19e Année. — N° 719. PRIX UN FRANC — Etranger 1 fr. 50. 29 Juin 1912. Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

NUMÉRO EXCEPTIONNEL

36 pages = 150 illustrations

LE GRAND PRIX DE DIEPP
(Compte rendu complet).
LE GRAND STEEPLE
LE MATCH CARPENTIER-KLAU

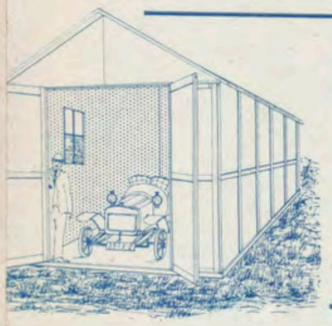
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72



Garage Démontable en fibrociment

COMPRIMÉ DE CIMENT ET D'AMIANTE

MATÉRIAUX DURS ET ININFLAMMABLES

peut être monté et démonté par n'importe qui en deux heures

CATALOGUE FRANCO

H. BOURGEOIS & C^ie^, 3^bis^, rue Clapeyron, Paris

OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT

mpressions d'Art
ierre LAFITTE & Cie

Catalogues, Plaquettes, Travaux de luxe
Devis et Maquettes sans frais sur demande
90, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION breveté évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Succursale à Berck-Plage

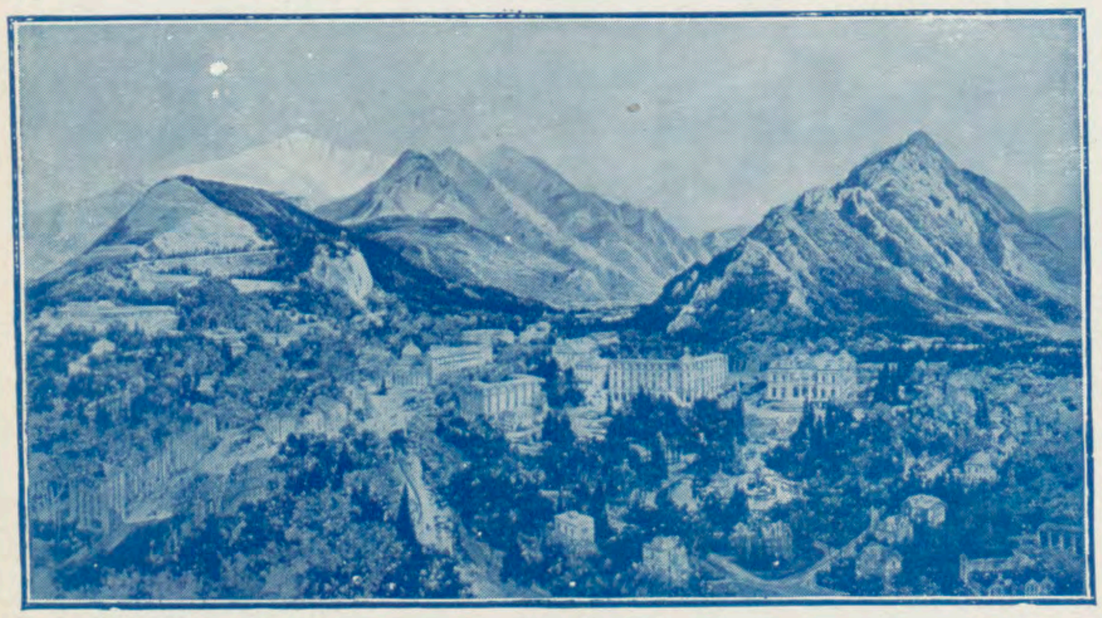
ACHETEZ

Livres et Magazines,
Cartes postales,
Photographies,
Estampes, Gravures,

9, Avenue de l'Opéra

L'ÉTÉ à VERNET-les-BAINS

LE PARADIS DES PYRÉNÉES



STATION THERMALE & CLIMATÉRIQUE (Altitude 560 m.)

Établissements Thermaux Modernes ø Eaux Sulfureuses Sodiques (28 à 66°)

TRAITEMENT des Rhumatismes, Goutte, Névroses, Affections Respiratoires (non tuberculeuses.) Climat frais et sec, **sans** variations brusques de température, Grand Casino, Jeux divers, Théâtre, Concerts Bals, Grand Parc et Forêts, Concours international de Tennis, Croquet. — Centre d'Excursions (Canigou 2.785 m.)

HOTELS AVEC GRAND CONFORT MODERNE

GRAND HOTEL DU PORTUGAL, Pension complète 17. — 20. — 25 fr et au-dessus. — **HOTEL DU PARC** avec sa Dépendance **HOTEL IBRAHIM PACHA,** Pension complète 12. — 15. — 20 fr. et au-dessus. — **HOTEL DES BAINS MERCADER,** Pension complète 11. — 13. — 15 fr. et au-dessus.

APPARTEMENTS PRIVÉS AVEC SALLE DE BAINS

Ascenseurs, etc. — Chalets et Appartements meublés, Salle de Bains, Électricité.

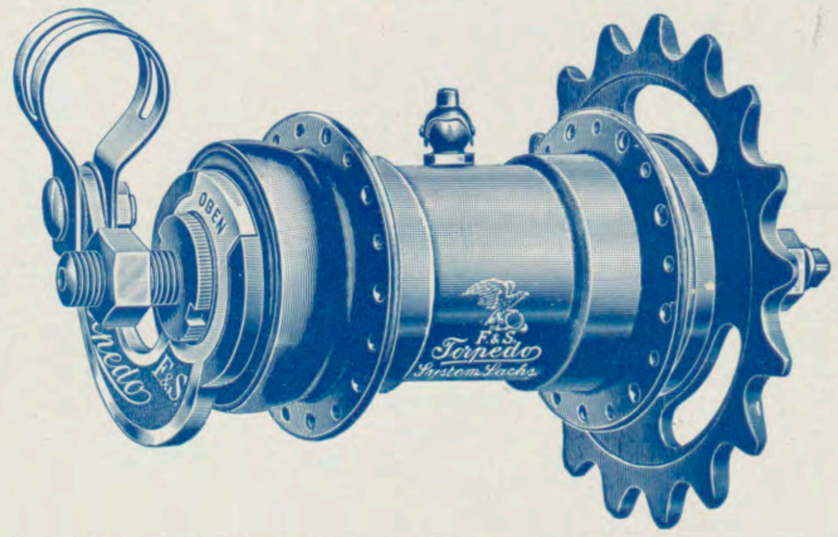
Vernet-les-Bains express quotidien de Paris (Quai d'Orsay) 7 heures du soir.

Demander la nouvelle brochure illustrée (franco) à KIECHLE, directeur de la Station thermale, **VERNET-LES-BAINS** (Pyrénées-Orientales)

Moyeu à roue libre et Frein

"TORPEDO"

Très solide Garanti



Sûr Léger Elégant

Son **freinage** est **3 fois plus puissant** que celui de n'importe quel autre type.

Son **emploi** est **préférable** à toute **combinaison de roue libre** avec **frein à câbles.**

Pas d'à-coups :: Rendement incomparable

En vente chez tous les bons mécaniciens et chez

MESTRE & BLATGÉ, 5, rue Brunel, Paris

AGENTS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE

La Vie au Grand Air

N° 719 — 29 Juin 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie June 29 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LE DIRIGEABLE « CONTÉ » RECORDMAN DU MONDE DE L'ALTITUDE

Le dirigeable *Eclaireur-Conté* a accompli, le 19 juin, une merveilleuse performance, réussissant à battre le record du monde de l'altitude, qui appartenait au dirigeable français, le *Clément-Bayard III*, avec 2.900 mètres. L'*Eclaireur-Conté* est parvenu à atteindre 3.050 mètres de hauteur en moins d'une heure. Il cube 6.500 mètres, est actionné par deux moteurs de 75 chevaux, 6 cylindres et comporte deux hélices. (*Tissus Hutchinson*).

APRÈS LE CIRCUIT D'ANJOU

LA MINUTIE DE GARROS

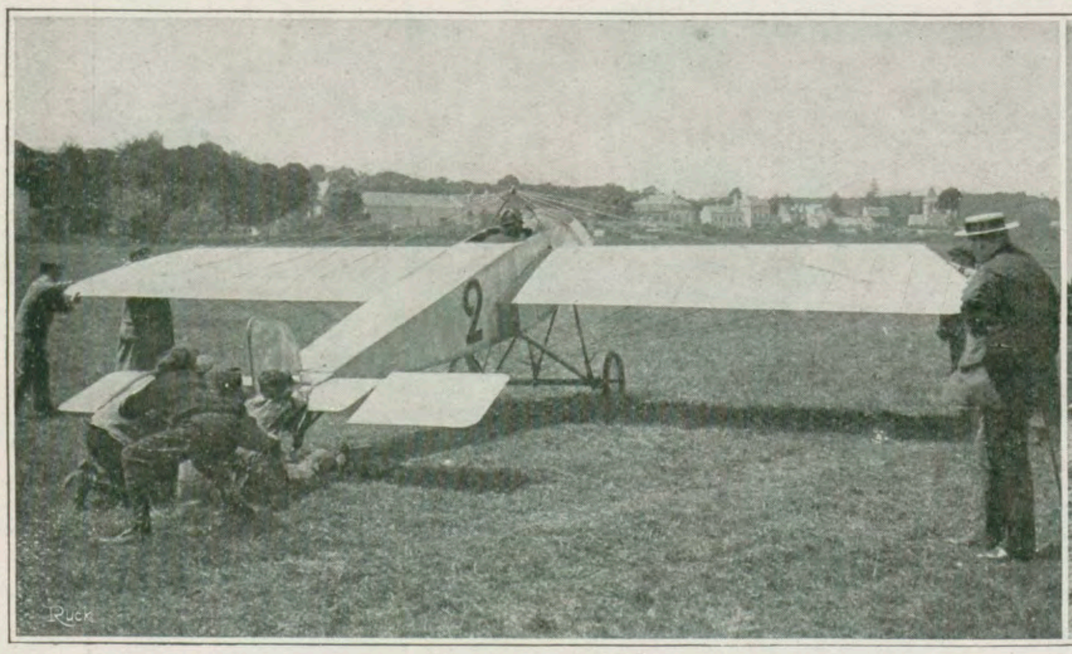
Le héros du Grand Prix de l'Aéro-Club, prenait la sage précaution de tamiser son essence dans une peau de chamois. (Monoplan Blériot).

ESPANET A L'ARRIVEE

Le Docteur Espanet, la révélation de l'épreuve spéciale qu'il remporta avec un passager, est félicité par M. Kapferer à son arrivée au troisième et dernier tour.

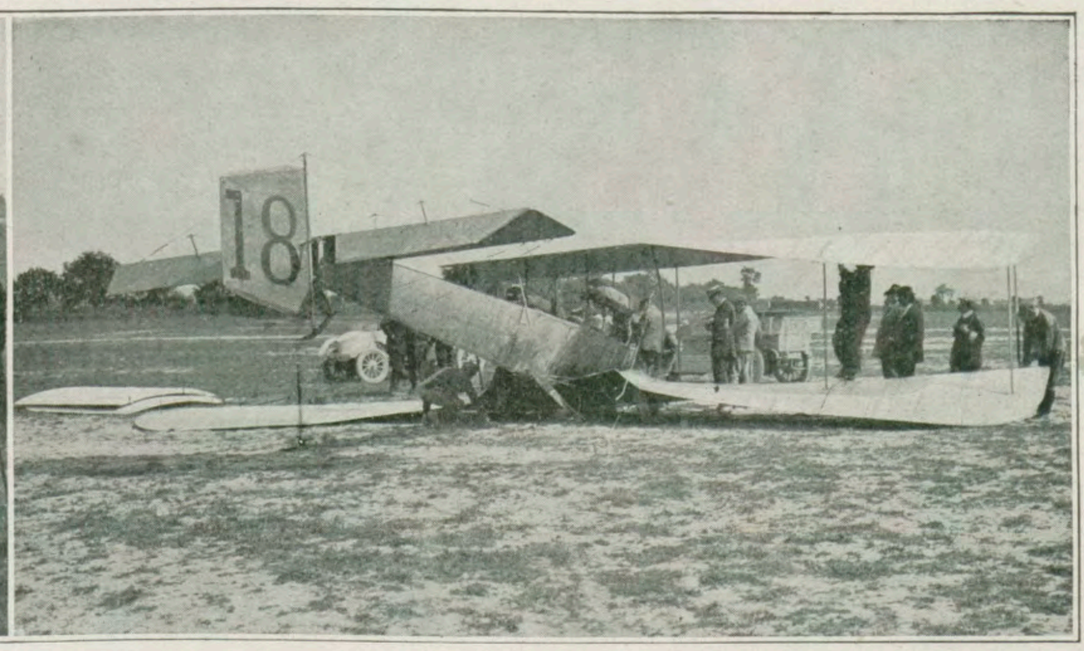
BRINDEJONC DES MOULINAIS

Robert Morane enmène Brindejonc à sa descente. Celui-ci arriva dans le Grand Prix quatre minutes après la fermeture du contrôle. (Monoplan Morane-Saulnier.)



LE DERNIER DEPART DE BOBBA

Bobba fit une très brillante course, se classant 1er réel de l'épreuve spéciale, mais laissant cette place à Espanet qui bénéficiait du 1/6 accordé au transport d'un passager. (Monoplan Morane-Saulnier.)



LABOURET CASSE EN ATTERRISSANT

Au moment où Labouret roulait à la fin du premier tour à Angers, l'appareil rencontra un trou qui immobilisa les roues et il s'ensuivit un capotage qui amena la rupture du train d'atterrissage.

LES ENNUIS DE BEDEL

Bedel, le courageux et adroit pilote, eut une réelle malchance. Alors qu'il était parmi les premiers, il dut abandonner au cours du troisième tour.

DEBROUTELLE CASSE

Debroutelle qui avait emmené un passager avec lui, eut la malchance d'être obligé d'atterrir au cours du premier tours à Baupréau. La descente fut brusque.

SOMMAIRE

Le Grand Prix de Dieppe . . . . . Couverture
Le dirigeable Conté, *recordman du monde de l'altitude* 485
Après le Circuit d'Anjou 486
Après le triomphe de Garros, par ALFRED LEBLANC. . . 487
L'association amicale des aviateurs, par JACQUES MORTANE 488
Après le Grand Prix d'Anjou, par GEORGES PRADE. . . 488
Le match Billy Papke-Moreau 489
Le Carnet du sportsman 490
Un vol d'hydro-aéroplane 491
Hopper, le favori, gagne le Grand Steeple Chase de Paris 492-493
Les régates internationales de Paris 494
Billy Papke-Marcel Moreau, par J. MORTANE 495
Les chevaux étrangers dans les Grands Prix, par RENÉ RIONDET. 495
Le Grand Prix de Paris, par STUART. 496
Le Bloc-Notes de la semaine 497
Le Royal Meeting d'Ascot, par EPERSIMMONS. 498
Le Grand Steeple chase, par STUART. 498
Avant le Grand Prix 499
Le meeting d'Ascot 500
La boxe à Dieppe 501
Klaus est déclaré vainqueur de notre champion Carpentier 502-503
Le Match Carpentier-Klaus 504
Le Circuit de Dieppe 505-516
La victoire 517-512

Les abonnés de la Vie au Grand Air *bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé* Le Carnet Multiprimes, *où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire.* Le Carnet Multiprimes *est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.*

Principaux avantages accordés à nos abonnés.

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50);

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion);*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande);

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

En outre, tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

D'AUTEUIL A DIEPPE

Le numéro d'aujourd'hui de la *Vie au Grand Air* constitue une innovation. C'est la première fois qu'il nous arrive de serrer d'aussi près l'actualité. Nos lecteurs trouveront, en effet, dans ce numéro, mis en vente, à Paris, vendredi, les photographies de l'arrivée du Grand Prix de l'Automobile-Club qui s'est faite, à Dieppe, le mercredi après-midi. Nos lecteurs nous sauront gré de ne pas les avoir fait attendre une semaine pour leur donner ces instantanés caractéristiques de l'heureux vainqueur. Ils trouveront, dans ce numéro, seize autres pages consacrées au Circuit de Dieppe, avec les photographies que nous ont fait parvenir les dix opérateurs échelonnés sur tout le parcours.

Quatre pages sont consacrées au meeting de boxe et en particulier à la rencontre Carpentier-Frank Klaus.

Une des quatre doubles pages constitue un véritable cinématographe du Grand Steeple, avec quatorze photographies d'obstacles, qui permettent de se rendre un compte exact de la façon dont la course a été disputée. Nous consacrons enfin un long article au Grand Prix de Paris, avec les pronostics de notre collaborateur Stuart.

Dans notre prochain numéro, nous reviendrons sur le Circuit de Dieppe, avec de nombreuses photographies et des articles de nos collaborateurs Georges Prade et Henri Petit, et nous publierons un compte rendu du Grand Prix de Paris, tel que l'auront vu les objectifs des douze opérateurs que nous aurons répartis le long de la piste de Longchamp.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, quel que soit le sport auquel ils s'intéressent particulièrement, peuvent se rendre ainsi compte que nous ne négligeons rien pour leur être agréables, et pour que tous les sports trouvent, dans notre revue, la place à laquelle ils ont droit.

AVIATION

Après le triomphe de Garros

Alfred Leblanc explique par quel miracle d'héroïsme Garros a pu triompher en Anjou.

C'EST pour moi une joie que de pouvoir dire et répéter la beauté du succès remporté à Angers par cet extraordinaire pilote qu'est Roland Garros. J'en suis d'autant plus heureux qu'il conduisait un monoplan Blériot, en un moment où l'armée semblait trouver dangereux cet appareil qui, partout où il est passé, a remporté la victoire. Souvenez-vous de la traversée de la Manche, du Circuit de l'Est, que je fus si heureux de gagner, de Paris-Rome, du Circuit Européen, du Tour d'Angleterre, du record de l'altitude et de tant d'autres succès qu'il m'est impossible de rappeler ici! Quel est l'engin qui se trouve toujours à l'arrivée avec une régularité décevante pour les concurrents? Le Blériot. Et, à ce propos, je rapporterai les quelques lignes suivantes qu'adressait récemment Roland Garros à l'un de ses amis, pour lui expliquer par quel concours de circonstances il avait été amené à participer au Grand Prix de l'Aéro-Club:

« En rentrant d'Amérique, j'avais l'intention de prendre part au Circuit d'Anjou. Ma conviction était que la victoire devait aller au monoplan le plus rapide, muni d'un 50 chevaux, étant donné le nombre d'heures à voler, et la distance, aucun des gros moteurs n'ayant encore fait ses preuves. Je rentrais d'ailleurs presque décidé à faire une infidélité à Blériot, dont l'appareil, malgré toutes ses qualités, ne me semblait pas être un engin de course idéal. Me voilà donc à Paris, avec ces vagues dispositions d'esprit et je trouve Blériot presque en disgrâce auprès de l'armée à qui son monoplan avait rendu, pendant deux ans, tant de glorieux services. Rien ne me liait à cette maison, à part ma profonde amitié pour Alfred Leblanc, et je n'aurais pas pu abandonner, en un pareil moment, la chance de la firme qui m'avait fait faire mes premières armes, sans un serrement de cœur.

L'ATTERRISSAGE DE GARROS.

« D'ailleurs, les griefs de l'autorité militaire et d'une partie de la presse, me paraissaient parfaitement injustifiés. J'avais la conviction que la série d'accidents qui avait frappé les officiers, dans ces derniers temps, par pur hasard et qui avait été le point de départ d'une campagne, ne prouvait rien contre l'appareil.

« A mon avis, on peut découvrir trois sources de causes pour expliquer ces accidents. D'abord, il y a beaucoup plus d'accidents sur les Blériot que sur les autres appareils, parce qu'ils sont les plus nombreux. Deuxièmement, je crois que l'entretien des engins militaires est en général très insuffisant. Le réglage des haubans, les soins au moteur et la vérification de tous les organes après chaque vol et en particulier après les atterrissages brusques et défectueux devraient être pour les mécaniciens des officiers aviateurs, comme un culte dont ils devraient faire une question de conscience et d'honneur. Il suffisait de voir avant et pendant le Circuit, la conscience avec laquelle nos fidèles et dévoués mécaniciens, Jules et Pierre Schuck s'occupaient de mon appareil et de mon moteur pour se rendre compte de ce que doivent être ces auxiliaires, principaux artisans du succès.

« De plus, l'entraînement des officiers n'est pas assez poussé. Dès qu'ils ont passé leur brevet, ils sont livrés à eux-mêmes, doivent faire les expériences eux-mêmes, au lieu de se servir des connaissances de pilotes très aguerris et mieux rompus aux roueries de l'air. Ils cherchent à apprendre eux-mêmes. Conséquence: il leur arrive de se tuer... »

Plus loin, Garros parlait du Circuit d'Anjou et des divers incidents provoqués par le départ ordonné par les commissaires sportifs:

« A ce sujet, il me semble qu'on devrait absolument épargner aux commmissaires sportifs, qui ont d'autre part assez de soucis et d'ennuis de toutes sortes, la responsabilité écrasante d'avoir à décider s'ils doivent ou non donner le départ. Cette question ne regarde absolument que les constructeurs et les aviateurs. Les premiers doivent apprécier si leurs appareils sont capables de se défendre, les autres s'ils croient pouvoir vaincre les éléments combinés. Tant que les commissaires seront obligés, dans les courses, de juger une chose qui, non seulement ne les regarde pas, mais, en plus, dépasse ordinairement leur compétence, ils seront condamnés à faire des mécontents.

« Dans l'exemple du Grand Prix, en donnant le départ, ils ont porté un préjudice aux aérobus et aux appareils extra-rapides. S'ils ne l'avaient pas donné, il auraient lésé la maison Blériot, au moins aussi intéressante. Il n'y a, d'ailleurs, aucun inconvénient à donner officiellement le départ dans les temps les plus impossibles. L'expérience d'Utrecht, l'année dernière, dans le Circuit Européen, a prouvé que ce système n'empêchait pas les aviateurs de choisir, à leur bon plaisir, le moment qui leur convenait pour partir. »

Telles sont les opinions de Garros et je dois avouer que ce témoignage, plus que tout autre, prouve l'indispensable utilité de l'Association Amicale des aviateurs. Lorsqu'on voulait le faire partir avec tous ses camarades, alors qu'il avait été le seul à accomplir le parcours du premier jour dans les conditions exigées, il opposait certains arguments frappés au coin du plus pur bon sens:

« Je suis un professionnel, disait-il, par conséquent étant le seul à terminer, ayant réussi à éliminer les 34 meilleurs pilotes actuels, je vois ma publicité rehaussée dans le monde entier. J'aurai été le seul à me conformer par un temps considéré comme impossible, à un règlement très dur.

« Dans le Grand Prix de l'Automobile-Club, si le premier jour, une seule voiture se classait, personne n'admettrait que le lendemain on permît à tous les éliminés de disputer sur le même parcours une épreuve de consolation, tandis que la triomphatrice continuerait sa ronde pour remporter le prix.

« De plus, un concurrent maladroit ou... trop adroit peut très bien heurter mon appareil sur un aérodrome et le briser, me privant ainsi de la victoire que je suis en droit d'escompter.

« Enfin, seul j'aurai droit à tous les ouvriers du Gnôme et à tous ceux de Blériot à mes divers atterrissages. Pour moi seront tous leurs soins, Tandis que si d'autres prennent part à l'épreuve, ils se serviront de ces équipes. »

Que répondre à cela sinon que Garros avait pleinement raison et qu'il était en droit de s'opposer à une infraction au réglement, car, organiser une nouvelle épreuve était le léser absolument et de façon injuste. Enfin, tout se passa bien et l'épreuve de consolation n'empêcha pas Garros de continuer sa ronde fantastique.

J'ai la prétention d'avoir quelque expérience de l'aviateur, je crois avoir assisté à nombre de vols par n'importe quel temps. Eh bien! je vous avoue que jamais je n'avais vu évoluer dans de semblables conditions. Et Garros, qui désirait cet état atmosphérique de tout son cœur, évoluait dans la tempête avec la plus admirable maëstria qui se puisse concevoir. Il remuait à peine, prévoyant le remous et accomplissant la manœuvre nécessaire avant que les courants aériens l'aient déséquilibré. Il se permettait même quelques fantaisies au départ et à l'arrivée de chaque tour. J'étais obligé de le supplier de ne pas insister et de ne pas commettre d'imprudences. On aurait dit une véritable mouette. S'il est vrai que jadis de leur baguette magique les fées pouvaient à volonté changer les êtres humains en bêtes, lorsqu'on voit voler Garros, on croit admirer un oiseau mué soudain en homme. Ses larges ailes, majestueuses et belles, défient les éléments, il les dirige avec maëstria, s'élève, redescend, vire sur l'aile, décrit des orbes fantastiques et se pose légèrement, doucement snr le sol, sans qu'à aucun instant on ait pu s'imaginer qu'il avait dû fournir un effort quelconque.

C'est un roi de l'air incomparable, le champion des champions, qui fait honneur à l'aviation française.

Et il faut espérer que par un peu de rouge à sa boutonnière le département de la Guerre saura le remercier du beau cadeau qu'il a fait à l'armée en lui offrant l'appareil qu'il a su conduire si brillamment à la victoire. Ce ne serait que justice! M. Besnard, sous-secrétaire d'Etat, qui représentait le Gouvernement au Circuit d'Anjou en a presque pris l'engagement lorsqu'il dit à Garros:

« Au nom du Gouvernement, je tiens à applaudir votre victoire qui consacre une fois de plus la suprématie aérienne de notre pays. Tous les Français penseront ce que j'exprime en vous disant: Bravo! »

ALFRED LE BLANC.

L'Association Amicale des Aviateurs

Les pilotes répondant à un appel d'Alfred Leblanc ont décidé de se protéger.

Les aviateurs viennent de prendre une très intéressante initiative. Ou plutôt Alfred Leblanc leur a adressé un appel auquel ils ont répondu avec empressement. Le héros du Circuit de l'Est s'est ému de voir avec quelle désinvolture depuis quelque temps on agissait envers les pilotes. Il est devenu en effet de très bon ton de demander leur concours aux champions pour des œuvres plus ou moins patriotiques, d'encouragement au bien, de mutualité et autres. Bien entendu, on ne les paye pas et souvent on oublie même de les remercier. D'ailleurs, les recettes sont fructueuses et les caisses de secours destinées à être alimentées par les recettes ne reçoivent presque jamais d'argent ne serait-ce qu'une modeste pièce de cinquante centimes.

Il est temps d'agir et d'empêcher les aviateurs d'être des marionnettes. Jusqu'à présent on semblait les considérer comme tout juste bons à évoluer, parfois à se tuer et à payer les frais. Je pourrais citer plus de dix meetings organisés de cette façon et qui n'ont servi qu'à bourrer de billets de banque les portefeuilles des gens assez avisés pour s'assurer le concours de nos hommes-oiseaux.

Ce n'était point là la seule raison susceptible d'engager Alfred Leblanc à créer l'Association Amicale des aviateurs. Que de fois dans les meetings, lorsque les pilotes arrivent se rendent-ils compte qu'il est impossible de voler à l'endroit indiqué. C'est ainsi que récemment des champions s'aperçurent qu'une très grande ville qui les avait engagés pour faire des exhibitions, avait choisi comme aérodrome le réceptacle des ordures ménagères ! Puis, quand ils passent à la caisse, que de discussions souvent stériles pour toucher la somme convenue. Et les pourcentages sur les recettes qui, comme par enchantement, se réduisent à zéro ! Demandez à l'une de nos plus grandes vedettes ce qu'il toucha l'an dernier à une semaine d'aviation organisée après ses plus grands succès. Il y fut de 3.000 francs de sa poche et n'obtint pas un sou. Seuls, les aviateurs ne peuvent se défendre. Formant une Association, celle-ci obtient des engagements, exige des garanties et poursuit les organisateurs sans conscience, les impresarii qui partent du principe que « charité bien ordonnée, commence par soi-même ».

Les courses sont-elles organisées ? Les règlements sont souvent absoluments contraires aux besoins de l'aviation et à l'intérêt des pilotes. Que faire ? Exiger que les divers articles soient communiqués au comité de l'Association qui les discutera avant qu'ils soient livrés à la publicité. De cette façon, les polémiques cesseront, faute de raisons. Les aviateurs seront sûrs de ne pas avoir à se plaindre et les organisateurs s'éviteront aussi bien des ennuis, bien des tracas,

L'Association aura un autre but, encore plus noble. Elle cherchera à montrer au gros public que l'aviation n'est pas le sport dangereux et réservé seulement aux acrobates, qu'il s'imagine. Si elle réussit, comme tout permet de le supposer, elle créera, reprenant en cela une idée appartenant à Garros, une sorte d'école où tous les meilleurs aviateurs auront leur chaire de professeurs et où ils donneront des leçons eux-mêmes, permettant aux jeunes élèves de profiter de leur expérience. Pour alimenter la caisse, de grands meetings seront organisés avec le concours des champions de l'air et les recettes *intégrales* iront grossir les fonds nécessaires. Car l'Association, pour permettre à tous, célébrités comme inconnus, de se solidariser, ne demandera qu'une faible cotisation à ses adhérents.

On voit, par cet exposé rapide, l'utilité et la nécessité de cette société, qui n'a nullement l'intention d'entrer en guerre avec qui que ce soit, mais dont le seul but est de prendre les intérêts des aviateurs et de faire du métier qu'ils exercent une profession où ils risquent leur vie dans les airs sans craindre de mourir de faim.

Telles sont les raisons qui ont engagé Alfred Leblanc à faire, dans *Excelsior*, un appel à tous les pilotes brevetés. Aussitôt les adhésions sont arrivées en foule et pas un seul champion ne s'abstint. D'ailleurs, nous allons citer les noms de quelques-uns des premiers inscrits : sénateur Reymond, Alfred Leblanc, R. Garros, Amérigo, Audemars, Barra, Barrier, Bathiat, Bedel, Biélovucic, Brégi, Busson, Crombez, Emile Dubonnet, docteur Espanet, Fischer, Gobé, Hanriot père et fils, Hélen, Legagneux, Loridan, Martinet, Léon et Robert Morane, Ch. Nieuport, J. Olieslagers, F. Pascal, de Pischof, M. Pourpe, Prévost, Schneider, R. Simon, Roger Sommer, Tabuteau, Jules et Emile Védrines, R. Vidart, Ch. Weymann, etc...

Semblable liste montre l'intérêt attaché par les aviateurs à l'Association Amicale et en garantit le succès.

JACQUES MORTANE.

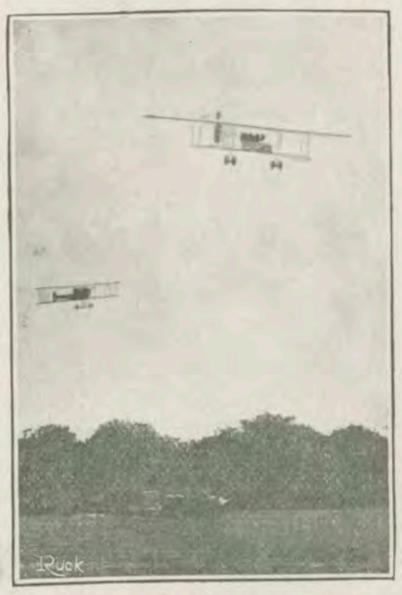
Après le Grand Prix d'Angers

C'est au réglement mal coordonné qu'il faut attribuer le résultat.

Je n'ai point l'intention de vous conter par le détail le Grand Prix d'Anjou, tout le monde le connaît aujourd'hui. Il est au reste simple, d'une limpidité parfaite, et peut se résumer en cinq lignes :

Engagés.	35
Présents.	32
Qualifiés.	28
Partants.	7
Classés.	1

Là-dessus un de nos confrères, toujours le même, qui se pique de sciences exactes, ce qui ne veut pas dire d'exactitude, a écrit en tête de son article « le triomphateur c'est Soreau, auteur du règlement ». Eh ! bien vrai, comme eut dit l'un des héros populaires de Courteline, ça vous la coupe ! moi qui croyais que le triomphateur était Garros. Si l'auteur du règlement n'avait pas triomphé on se demande avec angoisse ce qui aurait bien pu se passer. Notez d'ailleurs que le seul appareil qui ait terminé la course était peut-être, le seul, ou l'un des seuls, à ne pas avoir été construit d'après les données du règlement. C'est en effet le monoplan Blériot, monoplan à 50 chevaux Gnôme du Circuit Européen et de Paris-Rome. Supposez qu'il n'y ait pas eu de règlement du tout, l'appareil n'en eût pas moins existé de toutes pièces. Et si l'on a fait un règlement pour nous révéler les monoplans de Leblanc, Beaumont et Garros deux ans après, c'est un triomphe posthume, extra-réglementaire.



PENDANT L'ÉPREUVE DE CONSOLATION.

Il faut avoir le courage de le dire.

Aussi bien M. Soreau, qui nous est très sympathique n'est-il que le président de la Commission qui a voté ce fameux règlement. Je ne suppose pas qu'il l'eût fait à lui seul. D'ailleurs ses collègues l'ont approuvé. Après tout, qu'importe, il ne saurait être question ici de personnalités, nous discutons des faits, des idées et non des personnes.

L'analyse des faits montrera l'erreur progressive de bout en bout, et non seulement sur un point mais sur presque tous les points. Formule de concours ayant la valeur de toutes les formules, c'est-à-dire s'adaptant un jour et non l'autre, et tant bien que mal, plutôt mal, hélas ! que bien, à la réalité, mais point de pratiques. Rien de prévu de ce que le réel allait poser de problèmes pourtant faciles à prévoir, aucun lien entre la conception de l'appareil et le choix du terrain et du jour et de la course. Des erreurs colossales, qu'il eût été facile d'éviter. Ainsi, laborieusement, en pesant par trop des riens dans des toiles d'araignées, s'élabora cet appel au néant, auquel le néant hélas, répondit ; Car c'est dans son ensemble qu'il faut juger un règlement, et si jamais résultat fut préparé de longue main ce fut ce non-résultat sans précédent en l'histoire du sport, et qui faillit annihiler les efforts et des constructeurs et des organisateurs, eut sur l'opinion publique un effet déplorable, et sembla nous ramener de deux ans en arrière. Ayons du courage, ouvrons l'abcès.

La maladie bien connue des calculateurs est de vouloir tout soumettre à une commune mesure. Le règlement permettait, on l'a su, sur le papier et dans le silence du cabinet, de faire courir ensemble à chances soi-disant égales un monoplace et un quatre-places, voire un dix-places si le cœur vous en disait. Les appareils furent limités en puissance maxima, par la fixation d'une cylindrée maxima de 12 litres, mais on oublia totalement de limiter leur surface minima. Puis, toutes proportions gardées comme si, au Grand Prix de l'Automobile-Club, on avait oublié de déclarer que les moteurs d'une cylindrée de trois litres doivent être montés sur une voiture à quatre roues, et non deux, pesant au moins 800 kilos. On eut des moteurs d'une puissance théoriquement égale, ou à peu près, encore que les uns donnassent 80 chevaux et les autres 110 chevaux, mais rien ne vous empêchait d'avoir dix mètres carrés de toile ou bien cinquante mètres, ou sur quinze mètres d'avoir à porter un seul homme ou bien six. Dès lors on se demande : pourquoi avoir limité les moteurs, puisque cette limitation n'amenait ni l'égalité, ni la sécurité.

Elle devait, hélas ! amener autre chose ! Puisqu'on limitait ces moteurs au mois de mars pour une course à disputer en juin, il était logique et pratique à la fois de fixer cette limitation à des types connus et éprouvés déjà, des types au *point*, pour parler l'argot nécessaire. Pas du tout, on prit le chiffre de 12 litres qui ne correspondait à aucun moteur connu.

Qu'allaient-ils être ? Nul ne le savait. Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'aucun d'eux n'a terminé le Grand Prix. Et ce qu'on peut affirmer avec plus de certitude, c'est que les pilotes et les constructeurs ne les ayant pas éprouvés allaient subir de ce fait un lourd handicap moral au départ. Ils ne savaient pas, et de ne pas savoir à s'abstenir, il n'y a qu'un pas qui fut vite franchi. Seconde et lourde faute. Comment allait-on classer des appareils ainsi orientés dès leur construction. On eût voulu leur ôter toute chance de salut qu'on ne s'y fut pas pris autrement. Quels sont les deux défauts sur lesquels tout le monde s'accorde aujourd'hui pour voir le danger de l'aéroplane ?

On a d'un côté des appareils légers en apparence, mais de si faible surface qu'ils ne planent pas et qui, si le moteur cesse, non pas seulement de fonctionner, mais encore de donner sa pleine puissance, tombent, suivant l'expression vulgaire, comme un simple fer à repasser. Il y a, de l'autre côté, des appareils à grande surface qu'on charge trop et qui sont tangents. On s'empressa donc, après avoir aiguillé sur le moteur nouveau, que les délais trop courts ne permettaient pas de mettre au point voulu à temps, pour que les pilotes aient confiance en lui, de primer le poids transporté et la vitesse, qui ne peuvent s'obtenir, une fois la puissance limitée, que par des appareils tangents, des appareils planant mal et revenant au sol à des allures de bolides. On comprend que les pilotes aient manqué d'enthousiasme au départ, considérant d'un côté des engins qui ne permettaient pas la moindre défaillance au moteur et, de l'autre, des moteurs dont quelques-uns furent montés sur des appareils deux jours avant la course !

Quand on demande à un gymnaste de faire le saut périlleux, on lui tend sous les reins un filet. Ici l'on tendit des bois, des haies, des champs trop courts, des blés trop hauts. L'expérience est d'ailleurs nette. Chaque fois qu'un pilote, fût-ce Helen, Legagneux, Bielovucic, Hamel, Bedel, pour ne citer que ceux-là, c'est-à-dire des pilotes de premier ordre, a dû revenir au sol inopinément, il a détruit son appareil et s'est quelquefois blessé. D'Angers à Cholet, c'est le Bocage, le pays des haies, comme la Viville, où les chouans de Cottereau fusillaient les Bleus. Une course d'appareils tangents avec moteurs de types nouveaux au-dessus de ce « maquis », voilà où le règlement nous avait conduits. Car c'est là tout le règlement, et dans la pratique, on ne peut séparer les mesures d'application des points d'application eux-mêmes.

Ce n'est d'ailleurs pas tout. Le mois de juin est, en général, un mois agréable, sans excès d'ailleurs. Mais Angers n'est qu'à cent dix kilomètres de l'Atlantique, et la région est sous le régime du climat marin. Or, savez-vous quel jour tombait le 16 juin ?

Tout simplement le jour de la grande marée ! La pleine lune était le 15 juin ! La météorologie ne serait-elle plus une science ?

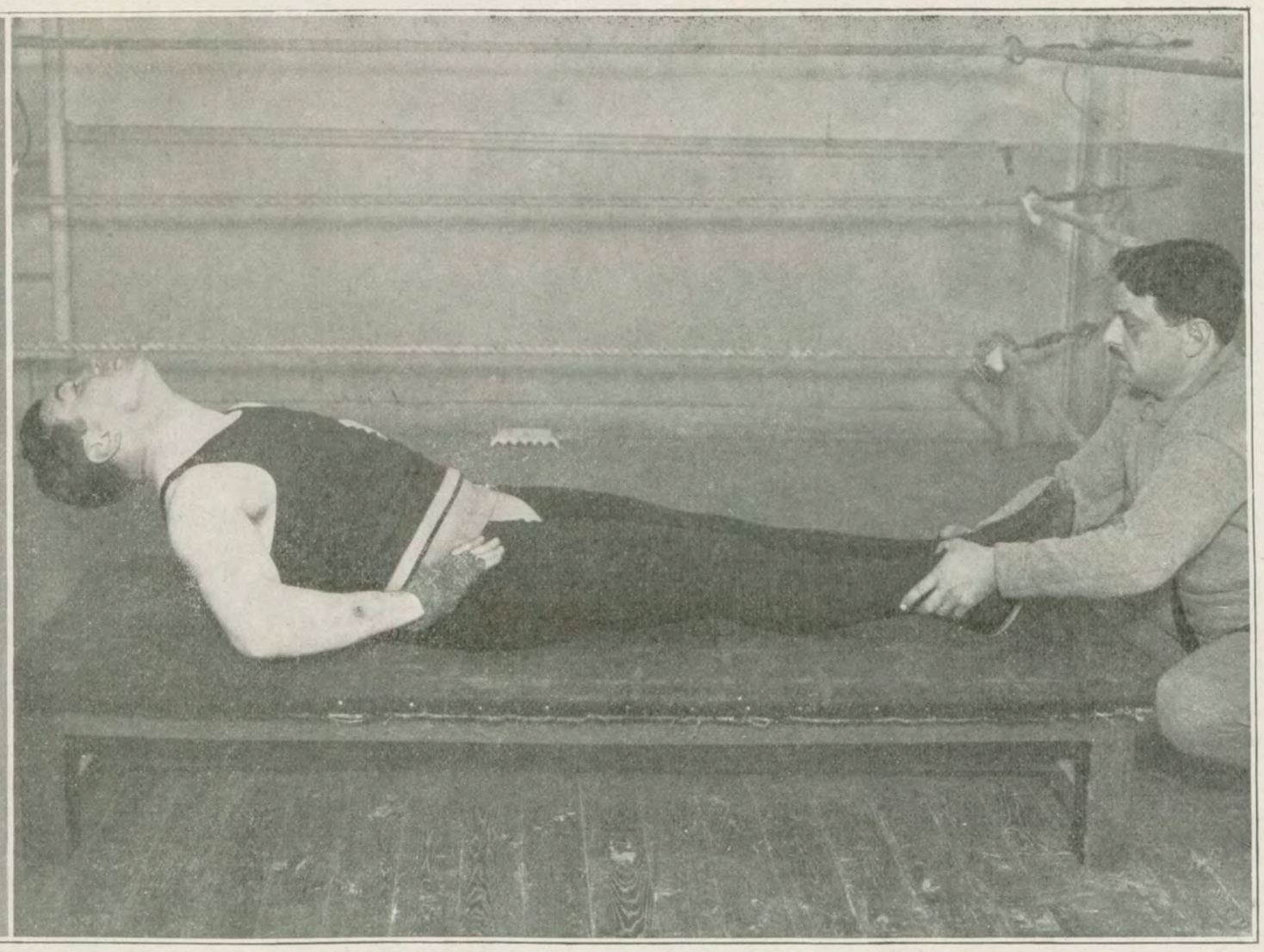
Fouillons encore : la lie n'est pas vidée. Les commissaires sportifs avaient, en théorie, tous les droits, un certain article 12 leur donnait celui de ne pas accorder le départ en cas de mauvais temps. Ils l'ont donné, ils ont bien fait. Garros l'a démontré. Mais certains concurrents ont pu croire, de bonne foi, et de bonne foi ont cru, que s'il faisait mauvais temps on ne partirait pas, et qu'il était par conséquent inutile de prévoir et de construire l'appareil de mauvais temps, puisque, par mauvais temps, on ne courrait point. Or, il est certain qu'il fit mauvais temps, et même très mauvais, sur ce mauvais terrain, par ce mauvais jour ! Dès lors, pourquoi donner un pouvoir si l'on ne peut l'appliquer ? pourquoi ne pas en user si l'on doit s'en servir ? La vérité est simple. Lorsque le dernier jour, le lundi 17 juin, on eut cette extraordinaire idée de créer une course de consolation pour les (1)

(1) Voir la suite page 495.

LE MATCH BILLY PAPKE - MOREAU

BILLY PAPKE

C'est demain soir que nous assisterons à la rentrée de Billy Papke qui rencontrera Marcel Moreau.



MARCEL MOREAU FAIT DE LA GYMNASTIQUE SUÉDOISE.

Le match, qui mettra aux prises demain Billy Papke et Marcel Moreau, se disputera pour le titre de champion du monde des poids moyens dont Papke est le détenteur officiel.

BILLY PAPKE TRAVAILLE AVEC BAYLE.

C'est chez l'excellent professeur Bayle que Billy Papke s'est entraîné avec énergie. Il tient à prouver qu'il n'a rien perdu de sa valeur passée et il se présentera en pleine forme.

MARCEL MOREAU S'ENTRAINE AVEC GROGNET.

Quant à Marcel Moreau, il sait la portée de la partie qu'il va jouer et il a travaillé chez Grognet de façon très méthodique, ce qui lui permet d'avoir grande confiance dans l'issue du combat.

LE CARNET DU SPORTSMAN

LA MORALE DU MATCH CARPENTIER-KLAUS

Nous avions prévu un écrasement de Carpentier, nous trouvions qu'il allait trop vite en besogne en se heurtant à un homme de la réputation de Klaus, nous avions tort. Quoiqu'ayant été mis en grande difficulté au début de la rencontre, Carpentier jouait avec Klaus qui ne dut qu'à sa déloyauté et à sa brutalité de triompher. L'Américain ignore tout de la science et de l'adresse, il boxe en force comme une bête sauvage, fait de grands gestes, frappe dans les corps à corps et est doué surtout d'une endurance à toute épreuve. Jamais il n'a été ébranlé par le Français qui, pourtant, le toucha avec une précision rare et réussit à lui fermer l'œil gauche par ses attaques répétées. Tout autre que Klaus aurait dû être knock-out, Ses coups à lui, arrivent avec une puissance et une violence inouïes, mais s'ils atteignent l'endroit voulu, ils ne sont pas guidés. Si c'est là un champion du monde il est de faible envergure! Il sera remplacé d'ici peu par notre prodige national, Carpentier, qui a fait preuve d'une qualité que nous ne lui connaissions pas; c'est un admirable encaisseur, jamais il n'a perdu la tête, conservant toujours son sang-froid et, si l'arbitre avait été moins indulgent pour les déloyautés de Klaus, la victoire ne pouvait lui échapper. Le geste de Descamps se précipitant dans le ring à la dix-neuvième reprise et arrêtant le match est critiquable, certes, mais excusable, le directeur du combat aurait pu l'éviter s'il était intervenu avec à propos.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 30 JUIN. — Cyclisme. — Paris — Départ du Tour de France cycliste (30 juin-28 juillet).

DIMANCHE 30 JUIN. — Cyclisme. — Vincennes : Première journée du Grand Prix cycliste de la Ville de Paris.

DIMANCHE 30 JUIN. — Aviron. — Compiègne. — Régates du Touring Club de France.

DIMANCHE 30 JUIN. — Hippisme. — Longchamp. — Grand Prix de Paris.

MERCREDI 3 JUILLET — Aviron. — Henley. — Régates d'Henley (3 au 5 juillet).

JEUDI 4 JUILLET — Cyclisme. — Vincennes : Seconde journée du Grand Prix cycliste de la Ville de Paris.

JEUDI 4 JUILLET. — Hippisme. — Maisons-Laffitte. — Prix de Beauvais.

SAMEDI 6 JUILLET. — Aviron. — Hambourg. — Régates internationales.

Les déboires de l'aviation Allemande.

Dans la course d'aviation Berlin-Vienne, 36 pilotes étaient inscrits, 12 se rangèrent sous les ordres des chronométreurs et 4 seulement partirent. Et pourtant, le temps était magnifique. Pas un souffle de vent. Pour calmer la déception et l'impatience du public qui réclamait son argent, deux aviateurs dévoués se décidèrent à faire quelques tours de piste.

L'un d'eux montait un Nieuport. Or, d'après les journaux Allemands, il y a exactement quatre systèmes de monoplans Nieuport:

1° le Nieuport Allemand L. V. G. Eindecker, monoplan de la Société des voyages aériens);

2° le Nieuport *Jeannin*, muni d'un moteur Argus de 125 chevaux ;

3° le Nieuport *Autrichien* et enfin

4° le Nieuport *Français*. D'ailleurs, ces quatre systèmes n'en forment qu'un et seule, la mauvaise fois scandaleuse des Allemands s'obstine à ne pas nommer les appareils par leur nom et rendre à Nieuport ce qui est à Nieuport.

Autre exemple : il y a quelques semaines se tenait à Berlin l'exposition d'aéroplanes. Tous les appareils munis de moteurs allemands portaient de gigantesques pancartes avec les mots : moteur *Allemand*, système..., chevaux etc.... Or, de nombreux appareils possédaient des Gnôme et là, interdiction de mettre la moindre étiquette.

D'ailleurs sur l'aérodrome de Johannisthal, un de nos lecteurs vit récemment un biplan Farman. Le mot *Farman*, peint sur le gouvernail, avait été recouvert d'une large couche de peinture blanche et au-dessus on pouvait lire « Deutscher Farman » c'est-à-dire Farman Allemand. La jalousie est une belle chose qui développe le sens de la contrefaçon!

L'ignorante maréchaussée.

Lorsqu'Allard eut fait sa chute au départ du Circuit d'Anjou, la foule envahit la piste et vint se presser autour des débris de l'appareil. M. Oudaille, commissaire spécial, ordonna à la gendarmerie, aidée des fantassins, de faire sortir les gêneurs. Tout se passa bien. Puis, au bout de quelques minutes, un point noir surgit à l'horizon, grossit et vint se poser avec aisance sur la piste. C'était Divetain.

Aussitôt, on aperçoit une trentaine de soldats traverser l'aérodrome, baïonnette au canon, précédés d'un lieutenant de gendarmerie et aller entourer l'appareil. Quel vent de folie venait de souffler? L'officier de la maréchaussée s'était simplement imaginé que l'aviateur allait tomber. Des membres de la presse s'approchèrent de lui et lui demandèrent la raison de cet empressement :

— Oh! le pilote n'a presque rien! répondit le lieutenant.

Et M. Oudaille se chargea par la suite de lui prouver que les initiatives intempestives n'étaient pas à l'ordre du jour.

Les Avions de la Croix-Rouge.

Mlle Marvingt, la brillante aviatrice parcourt en ce moment la France faisant une tournée de conférences dont le produit doit servir à la création d'avions de secours.

Le soir des batailles futures, ces oiseaux portant sur leurs ailes l'emblème des ambulances de la Croix-Rouge parcoureront les champs de batailles à la recherche des blessés.

Le premier aéroplane de la Croix-Rouge, sera baptisé *Capitaine Echeman* en souvenir de l'excellent officier aviateur qui se tua dernièrement à Etampes; il sera vraisemblablement piloté par Mlle Marvingt.

Au circuit d'Anjou.

Le programme officiel du circuit d'Anjou, édité par les Impressions d'Art Lafitte et Cie a remporté un très gros succès pendant les deux journées de la grande course aérienne.

La délicate couverture en couleurs du maître Maurice Lalau a réuni tous les suffrages, de même que la préface que le maître René Bazin de l'Académie française avait bien voulu écrire spécialement.

Descamps se marie.

On sait combien Descamps le manager et ami de Carpentier est populaire ; ce petit homme exubérant, gavroche, toujours de bonne humeur a su s'attirer la sympathie de tous. Aussi l'annonce de son mariage a-t-il fait sensation dans le monde de la boxe. De Dieppe où il surveillait le travail de son « Georges » il nous a écrit pour nous faire part de son union avec Mlle Vanelbroucq, la secrétaire de M. Th. Vienne, le directeur du Wonderland. C'est, nous dit-il, une charmante jeune fille de vingt et un ans, issue d'une honorable famille de musiciens originaires de Roubaix.

« C'est naturellement au Wonderland que je l'ai connue, elle est passionnée de la boxe. »

Descamps termine en nous annonçant qu'il se mariera à Paris, le 11 juillet prochain.

La boxe dans les lycées.

Le président Henry S. Barker de l'Université du Kentucky, vient de décider qu'un cours de boxe serait ajouté au programme d'éducation physique dans les lycées. Des championnats seraient organisés dans toutes les catégories. Par ce procédé, le président Barker espère éliminer peu à peu la pratique du revolver entre les étudiants et leur inspirer l'esprit de la culture physique.

Les privilégiés cinématographiques.

Cependant, que l'on discutait, à Paris, sur l'interdiction possible des matches de boxe, les Américains pratiques, prenaient leurs précautions. Et ils ont formé un petit trust dont le but est de s'assurer l'exclusivité des prises de vue cinématographiques de tous les matches sensationnels qui pourront se disputer. A eux revenait déjà la création récente d'une société cinématographique s'occupant exclusivement de la production de films impressionnés du haut d'un aéroplane.

Convenons d'ailleurs que le sport ne peut que gagner à ces initiatives américaines.

Comment M. Balfour résolut un problème de golf.

M. Balfour, qui n'est pas seulement un grand parlementaire, mais un grand golfiste, faisait, l'autre jour, à Chatsworth, une partie à quatre, avec Ben Sayers, contre Richard Cavendish et Jack White, le champion. En jouant le 15e trou, Sayers envoie la balle dans les branches d'un hêtre, où elle reste. Que faire? Quelle pénalité infliger? Le règlement ordinaire dit simplement: « Toute balle doit être jouée, là où elle est ou « le trou est perdu ». Appliqué à la lettre, l'article oblige M. Balfour à escalader le hêtre et à jouer, avec pour point d'appui précaire, une branche pliante. Fâcheuse extrémité. Après en avoir délibéré, l'illustre « debater » maître dans l'art de couper les cheveux en quatre, propose « que la balle soit enlevée et placée derrière le « hazard », avec pénalité d'un point ».

L'avis, qui sauvait tout le monde « d'une situation ridicule et difficile » est adopté, Sayers grimpe sur les épaules d'un assistant, descend la balle. Et l'équipe Balfour-Sayers n'en gagne pas moins le match.

Parcimonie olympique.

Les Jeux Olympiques de Stockholm ont su se faire annoncer *urbi et orbi* par une publicité grandiose mais, qui revient plutôt cher aux organisateurs du meeting. En mai, 400.000 francs avaient déjà disparu en paperasses et en affiches,

Aussi les pontifes de là-bas, pour faire des économies se montrent-ils, pour tout ce qui n'est pas battage, d'une rapacité sordide.

En voulez-vous un exemple.

La France ayant une championne du monde de Tennis voulut que cette dernière allât défendre à Stockholm son titre. Mais cette jeune fille ne pouvant décemment voyager sans sa mère, on pria la Suède de faire les frais du voyage de celle-ci.

La réponse vint sans retard. Elle était négative.

Et comme la France tient à voir sa championne là-bas, elle payera.

On est encore galant chez nous.

Disparition de Lizandier.

Le laboureur dont le Métropolitain Club s'était réservé les services laborieux et énergiques, n'a pas couru dimanche les championnats de France, et ce fut une joie de moins de ne pas le voir se mouvoir anguleusement sur la cendrée de Colombes.

Lizandier est paraît-il mort pour le sport.

Délaissant ses nombreuses et parisiennes occupations il prospecte actuellement en Roumanie et si nous le voyons un jour remporter de nouveaux prix, ce sera dans une exposition agricole... pour des navets.

Un bon conseil.

L'autre jour, dans le Prix de Victot, à Longchamp, le jeune Robinson, en selle sur Dundee II s'obstinait à cravacher son cheval qui suivait avec aisance, mais ne semblait pas donner tout ce dont il était capable. Soudain, J. Reiff qui montait Castagnette, se trouvait à ses côtés. Ayant eu l'occasion de monter déjà Dundee, il dit à son camarade Robinson :

— Tu es fou de te servir de ta cravache. Laisse-la donc, tu verras, comme ton cheval marchera bien!

Le jockey écoute ce confraternel conseil et voici la bête qui se met à galoper d'impressionnante façon, si bien qu'elle arrive à faire dead-heat avec Kellermann.

Records battus.

Attaqué sur tous les points du monde, l'infortuné père Temps comme disent nos voisins, a fort à faire pour se défendre. Exemple : l'autre jour, à Auckland (Nouvelle-Zélande), dans un match contre Donaldson, Postle faisait les 150 yards en 14 s. 1/5, et les 200 yards en 19 sec. : records du monde de la distance.

Nouvelle à la main.

Entendu dimanche à Dieppe.

Décidément, ce Ledoux a bien l'estomac d'un cuisinier

..... ?

Vous avez vu comme il digère Stanley ?

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 3 AU 23 JUIN

AERONAUTIQUE

SAMEDI 8 JUIN. — Londres. — La Coupe d'Or du *Daily Mail*, disputée entre sept aviateurs, est revenue à Hamel, qui était parti de l'aérodrome de Hendon, en compagnie de miss Davies : Moorhause se classait second devant Valentine.

DIMANCHE 16 JUIN. — Angers. — Garros se classe seul dans la première journée du Circuit d'Angers (3 tours, 472 kil. 233), en 7 h. 56 m. 58 s. (moyenne à l'heure : 59 kil. 495).

LUNDI 17 JUIN. — Angers. — Garros, accomplissant les quatre derniers tours du Circuit d'Angers, se classe premier, couvrant les 1.101 kil. 877 des deux journées en 14 h. 40 m. 57 s.

L'épreuve spéciale (3 tours, 472 kil. 233) est gagné par Espanet, en 4 h. 54 m. 53 s., devant Bobba, Brindejonc des Moulinais, Garros et Gaubert.

MARDI 18 JUIN. — Paris. — Le dirigeable *Conté* bat le record du monde de la hauteur pour dirigeables montant à 3.050 mètres.

CYCLISME

JEUDI 6 JUIN. — Buffalo — *Grand critérium de vitesse* (3 manches) : 1. Hourlier ; 2. Friol ; 3. Dupré. — *Course de demi-fond* (40 kil.) : 1. Simar, en 33 m. 44 s. 2/5 ; 2. Bouhours à tour 1/2 ; 3. Le Doc, à 6 tours ; 4. Larrue.

DIMANCHE 9 JUIN. — Parc des Princes — *Championnat de France de 100 kilomètres* (derrière moteurs) : 1. Guignard, en 1 h. 20 m. 10 s. : 2. Darragon, à 400 mètres ; 3. Lavalade, à 10 tours ; 4. Germain, à 13 tours ; 5. Rudolphe, à 15 tours.

DIMANCHE 9 JUIN. — Bruxelles — La course Paris-Bruxelles est gagnée par Lapize, devant Vandenberg, Lugnet, Egg, etc...

DIMANCHE 16 JUIN — Rouen. — La course Paris-Rouen est gagnée par Passerieu, devant Charpiot, Beaugendre et Léonard.

ATHLETISME

MARDI 4 JUIN. — Abel Kiviat a battu le record du monde du 1.500 mètres, en 3 m. 59 s. 1/5. Louis Scott a battu le record du monde des 5.000 mètres, en 15 m. 6 s. 2/5.

DIMANCHE 16 JUIN. — Colombes. — Championnats de France d'Athétisme. 100 m. — Mourlon (U.A.I.), 11 sec. 200 m. — Failliot (R.C.F.), 23 s 3/5. 400 m. — Lelong (U.S. Rennaise), 51 s. 4/5 800 m. Keyser (R.C.F.), 1 m. 59 s. 4/5. 1.500 m. — Arnaud (C.A.S.G.), 4 m. 12 s. 4/5. 110 m. haies. — De Guanderax (A.S.C.F.M.), 16 s. 1/5. 400 m. haies. — Poulenard (C.A.S.G.), 59 s. 4/5. 5.000 m. — Bouin (C.A.S.G. Marseille) 15 m. 22 s. 3/5. Saut en longueur avec élan. — Campana (S.B.U.C.), 6 m. 80. saut en longueur sans élan. — Motte (R.C.R.), 3 m. 24. Saut en hauteur avec élan. — A. Labat (S.B.U.C.), 1 m. 73. Saut en hauteur sans élan. — André (R.C.F.), Kahn (S.F.) et Pettre (A.S.F.), 1 m. 45. Saut à la perche. — Garon (A.S.C.M.), 3 m. 45. Lancement du poids. — Paoli (S.F.), 12 m 50. — Lancement du disque. — Tison (R.C.F.), 38 m. 42.

AVIRON

DIMANCHE 9 JUIN. — Suresnes. — Le match annuel à 8 rameurs Rowing-Marne, disputé sur 6.000 mètres, de Billancourt à Suresnes, a été gagné par l'équipe du Rowing, qui a couvert le parcours en 18 m. 2 s., battant la Marne par trois longueurs.

HIPPISME

MERCREDI 5 JUIN. — Epsom. — *Derby Stakes* (2.400 mètres, 162.500 francs) : 1. Tagalie (100/8) à M. W Raphaël (J. Reiff), 2. Jaeger (8/1), 3 Tracery (66/1).

DIMANCHE 9 JUIN. — Chantilly. — *Prix de Diane* (2.100 mètres, 50.000 francs) : Qu'Elle est Belle II, à M. Auguste Belmont (Bellhouse), 2. Porte-Maillot, 3. Sightly. P. M. : gag. 47 fr. 50 ; pl. 18 fr. 50, 70 fr., 27 fr

DIMANCHE 16 JUIN. — Chantilly. — *Prix du Jockey-Club* (2.400 mètres, 100.000 francs) : 1. Friant II, au Prince Murat (Sharpe) ; 2. Amoureux III ; 3. Ukase II. — P. M. : gag., 327 fr. 50 pl., 65 fr., 26 fr. 50, 50 fr. 50.

DIMANCHE 16 JUIN. — Milan. — *Prix Ambrosino* (2.100 mètres, 100.000 francs) : 1. Sandro, à Sir Rholand (Blackburn) ; 2. Alcimedonte ; 3. Rembrandt.

JEUDI 20 JUIN. — Ascot. — *Coupe Royale* (4.000 mètres, 87.500 francs) : 1. Prince Palatine, à M. T. Pilkington ; 2. Basse Pointe ; 3. Bill and Coo.

LAWN-TENNIS

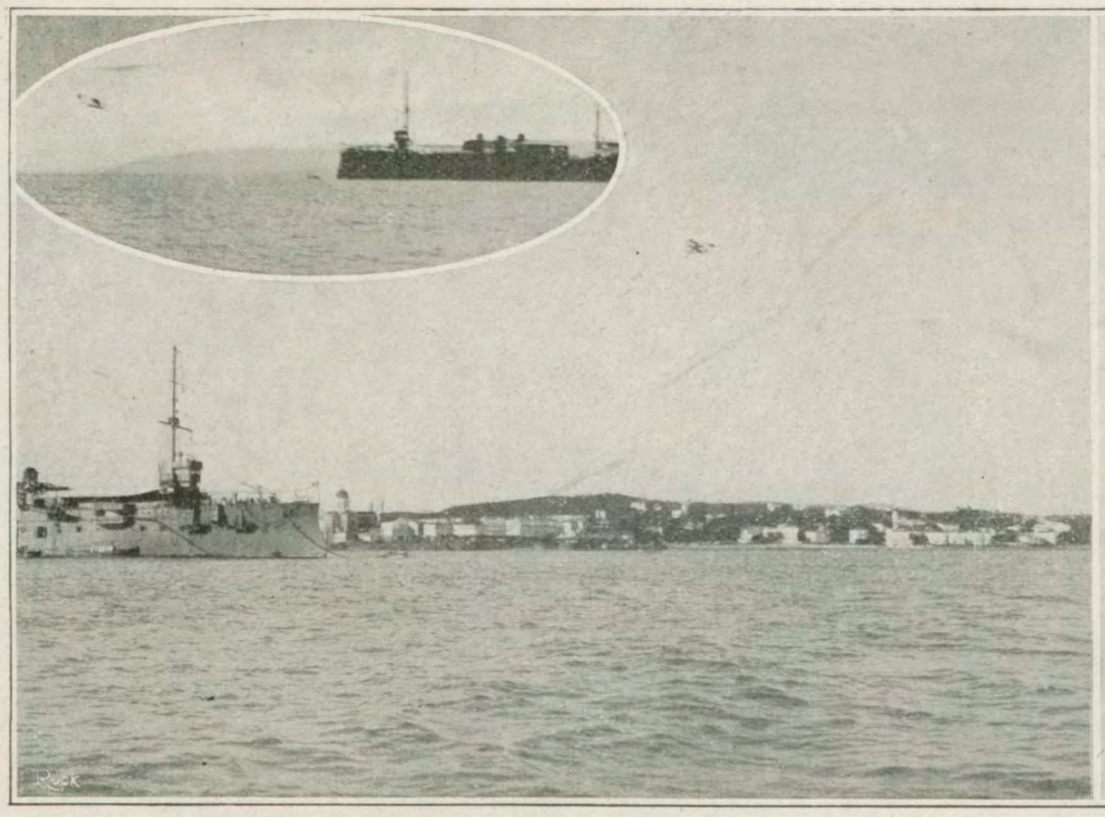
DIMANCHE 9 JUIN. — Championnats du monde. — *Simple :* Froitzheim bat Kreuzer, 6/2, 7/5, 4/6 6/4. — *Dames :* Mlle Broquedis bat Frl. Rieck 6/3, 0/6, 6/4. — *Double :* O. Froitzheim-Kreuze battent Winslow-Kitson, 4/6, 6/2, 6/1, 6/3,

CE QU'IL FAUT LIRE

Comment je suis devenu champion d'Europe de boxe, par Georges Carpentier. Le vol. 1 f.50.

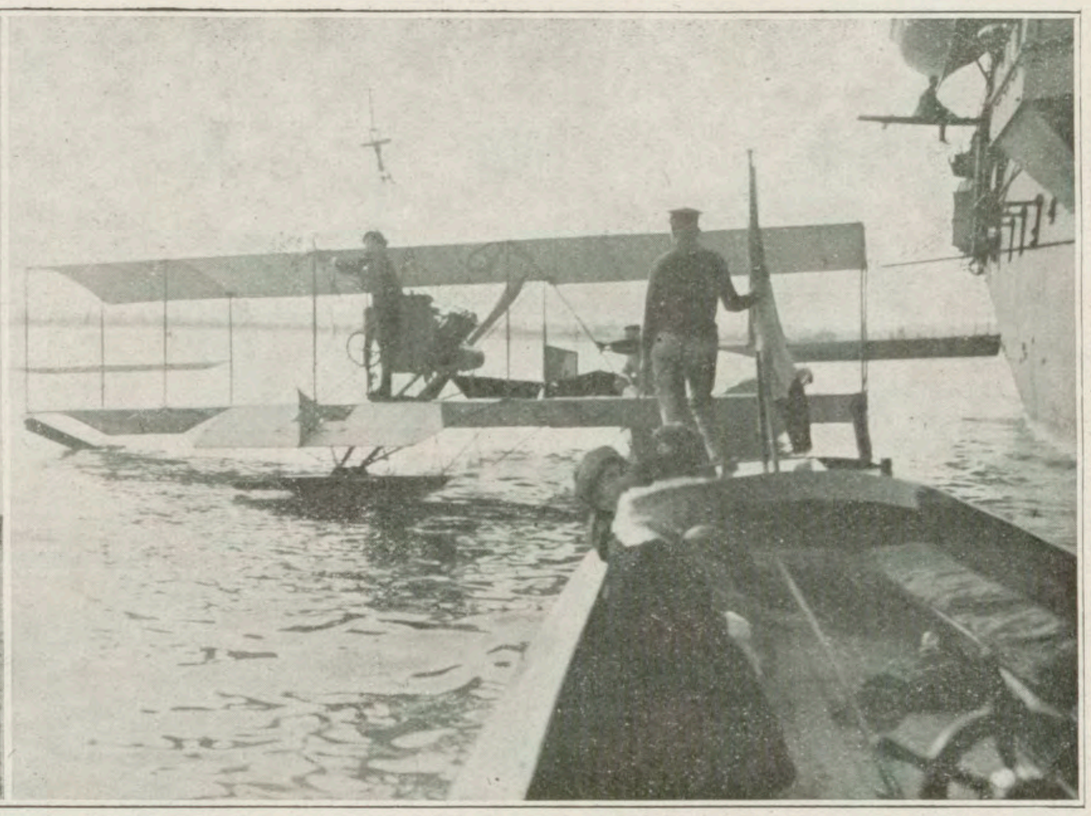
Les Courses de chevaux, par St-Georges, collection Sports-bibliothèque. Le volume : 6 francs.

UN VOL D'HYDRO-AÉROPLANE



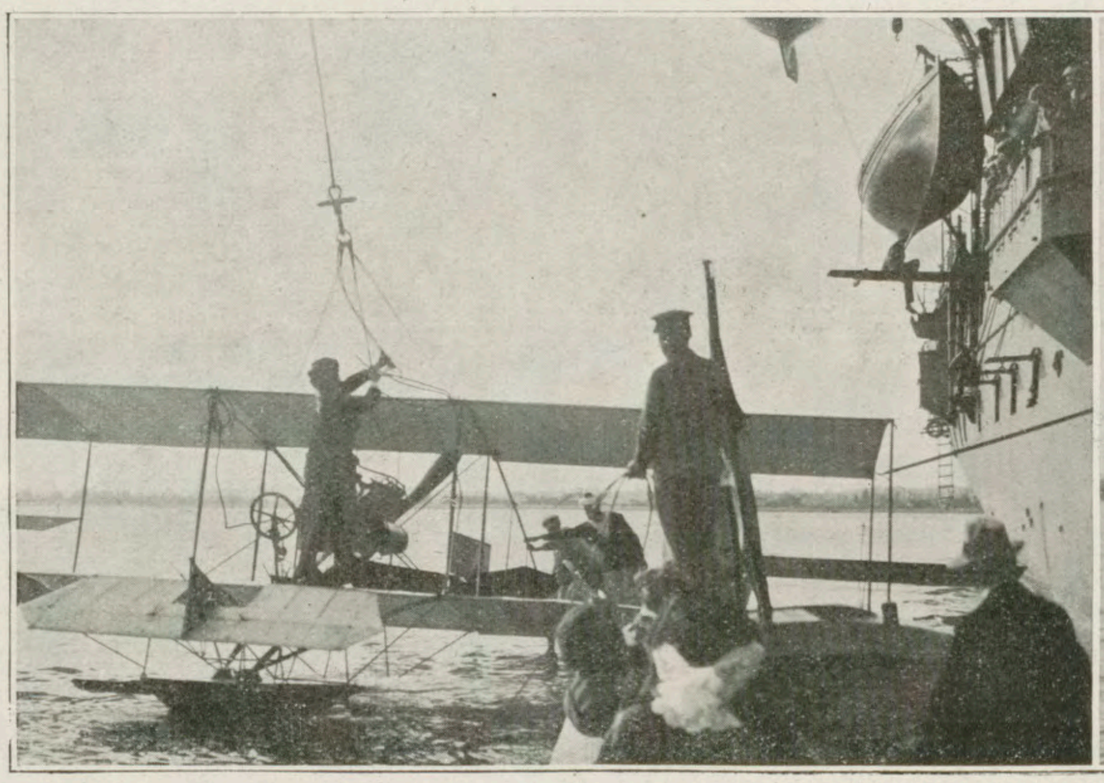
L'APPAREIL DE BARRA EN PLEIN VOL

Nous publions la cinématographie complète d'un vol d'hydro-aéroplane effectué par le brillant aviateur Frank Barra. En médaillon, celui-ci se prépare à descendre près de *La Foudre*.



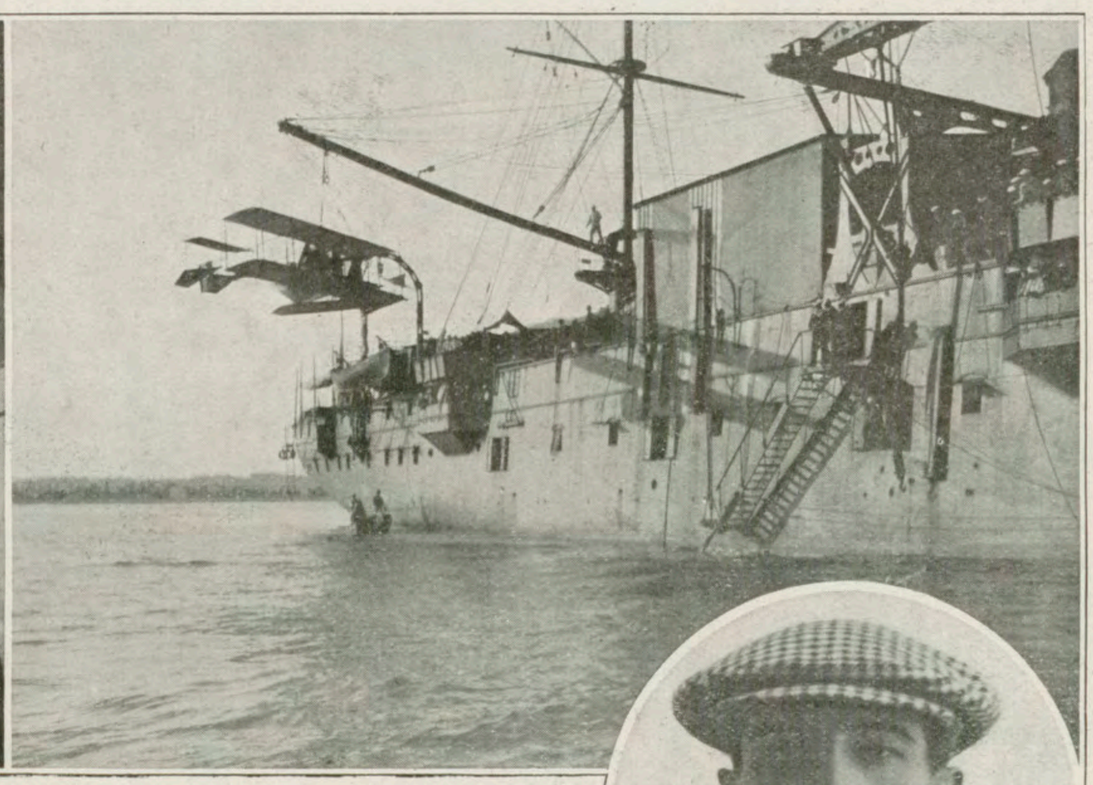
ON ATTACHE L'APPAREIL

On attache la patte d'oie sur l'appareil qui va être élevé et déposé à bord. Frank Barra est parvenu à sortir par tous les temps. Il ammerrit et s'élève par n'importe quelle lame.



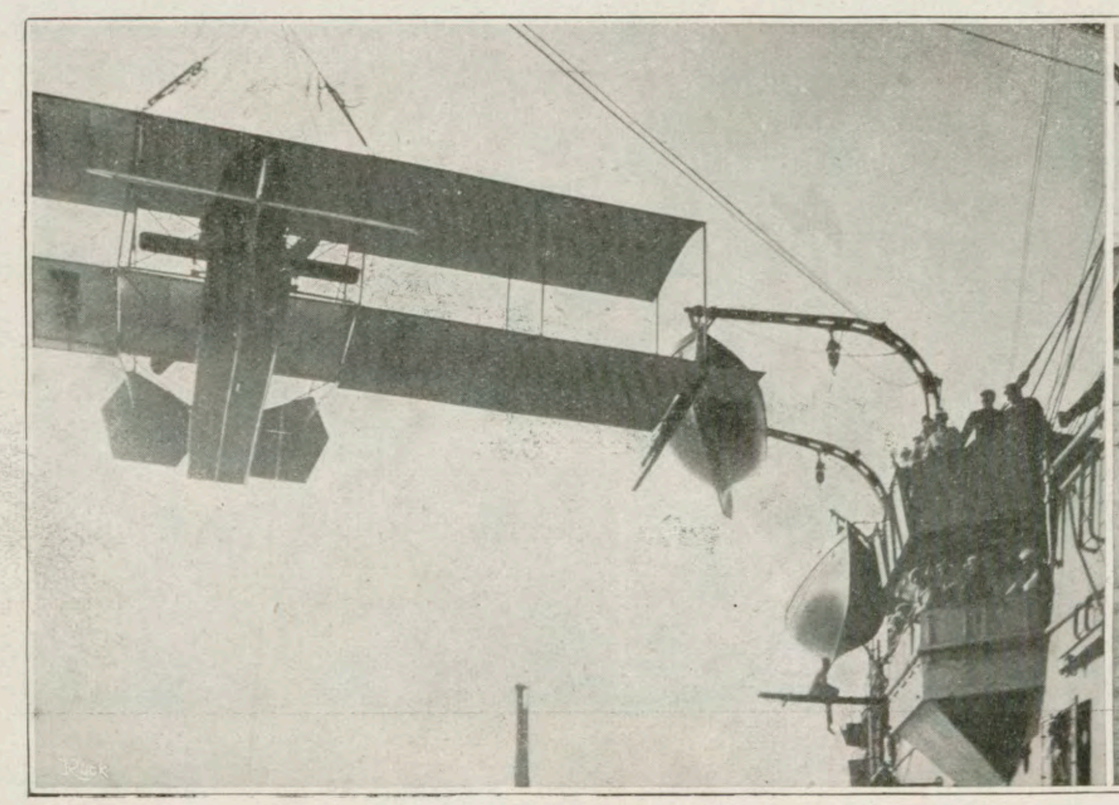
ON FINIT DE FIXER LA PATTE D'OIE

La manœuvre commandée par l'aviateur Frank Barra est accomplie par le mécanicien aidé des marins de *La Foudre*. En quelques minutes, l'appareil est à bord.



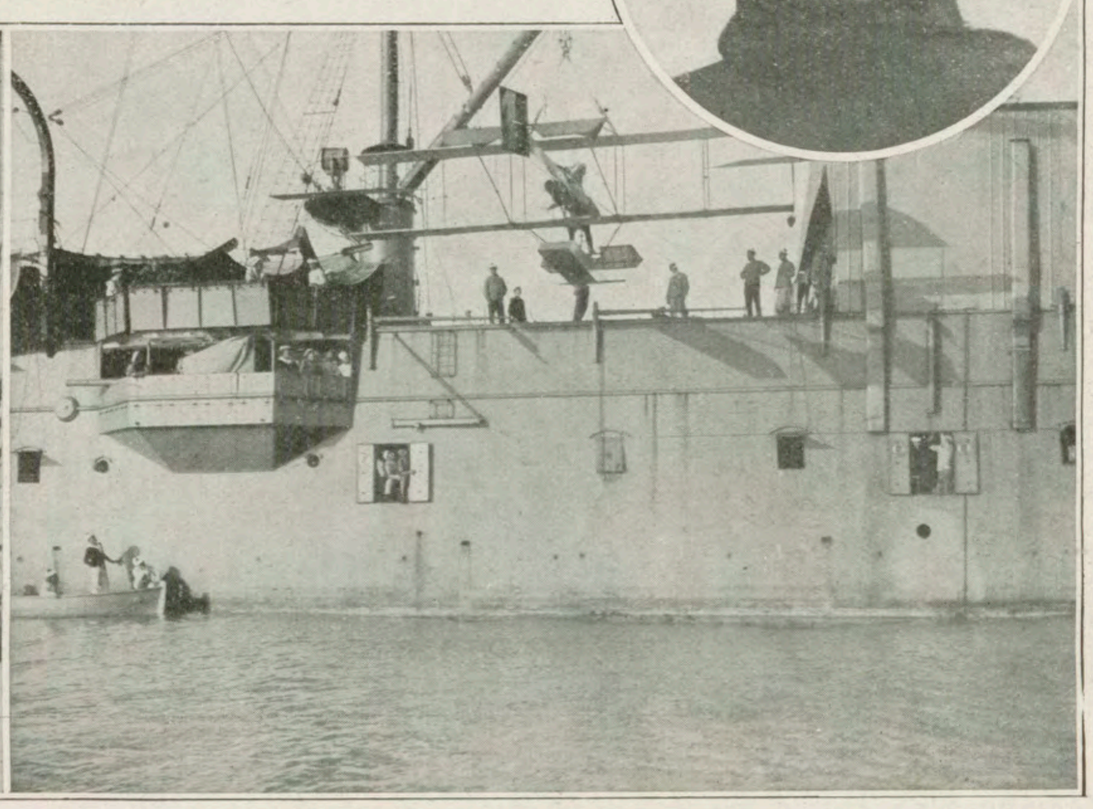
LE HISSAGE A BORD

Dès que le Triad est fixé à la patte d'oie, les marins procèdent au hissage à bord.



L'APPAREIL ARRIVE

On voit dans cette photographie les détails de l'appareil de Barra avec son flotteur central qui lui permet d'éviter les vagues les plus fortes sans risquer de chavirer.

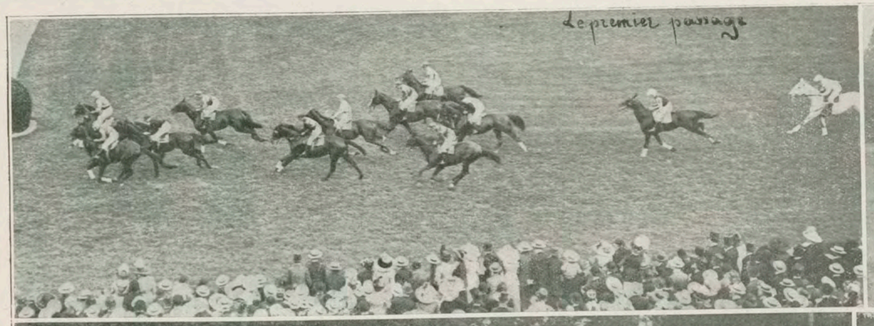


L'APPAREIL EST DESCENDU A BORD

Par un mouvement tournant, la grue qui a élevé l'hydro-aéroplane de Barra vient le déposer à bord de *La Foudre*. En médaillon, l'aviateur Frank Barra.

HOPPER GAGNE LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS

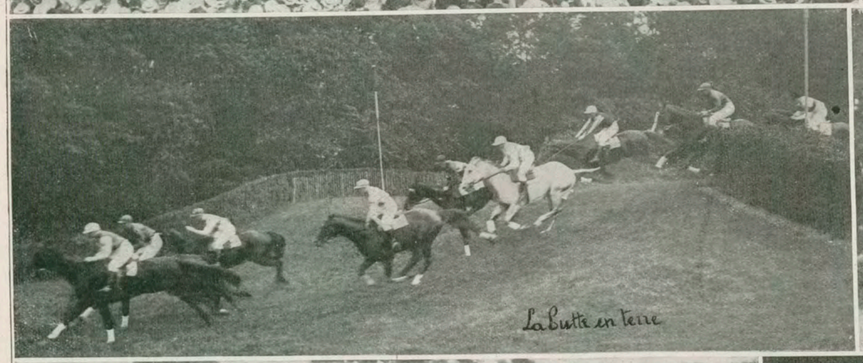
LA VIE AU GRAND AIR


Le premier passage

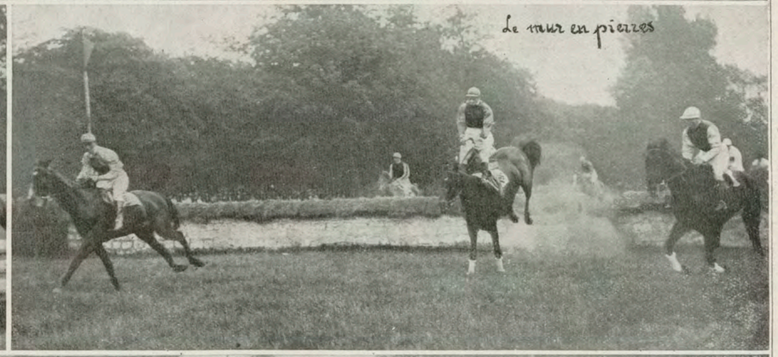
A Longchamp

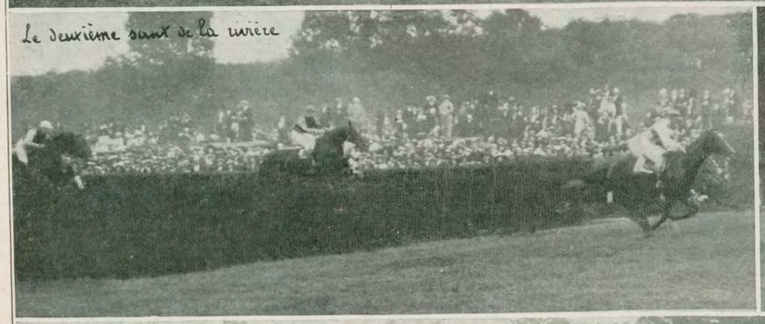
Le bull-finch à rebours

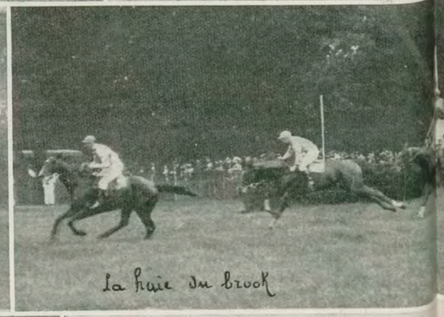
Le premier saut de la rivière


La Butte en Terre

Le Brook

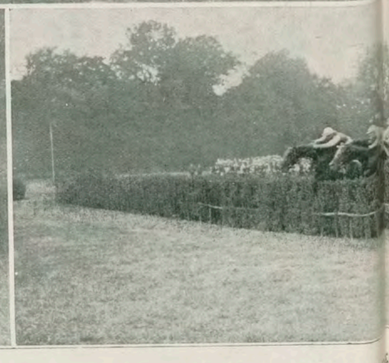

Le mur en pierres


Le deuxième saut de la rivière

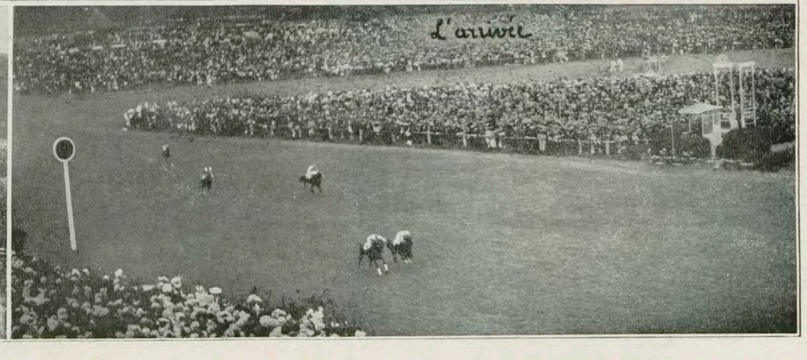

La haie du Brook

La rivière du Huit

Le Bull-finch



La dernière haie


L'arrivée

LA CINÉMATOGRAPHIE

Grâce aux dix opérateurs que nous avions placés dimanche dernier aux dix obstacles les plus intéressants du parcours, nous pouvons donner une reproduction exacte du grand steeple-chase (125.000 francs, 6 500 mètres). Treize concurrents se présentèrent au départ. Dès le signal, L'Argentière II et Sea Lord prirent le commandement devant Pyrrhus, Hopper et Trudon ; au premier passage de la rivière des tribunes, L'Argentière II se déroba it ; notre photographie a été prise juste à ce moment. Au mur en pierres, Trianon III

LA GRANDE ÉPREUVE.

accrochait et tombait, Trudon faisait une grosse faute. A partir de ce moment, la course se trouvait dessinée entre Pyrrhus, Hopper, Sea Lord et Trudon. Après le huit, Hopper tenu encore à plein bras par Lancaster semblait dominer la situation, au Bull finch, Pyrrhus, Sea Lord, sautaient cependant en même temps que lui ; à la dernière haie, les trois chevaux étaient encore ensemble. Mais sur le plat Hopper l'emportait très nettement quoique d'une tête sur Sea Lord. Pyrrhus finissait troisième à trois longueurs.

LES RÉGATES INTERNATIONALES DE PARIS

LES HUIT RAMEURS JUNIORS

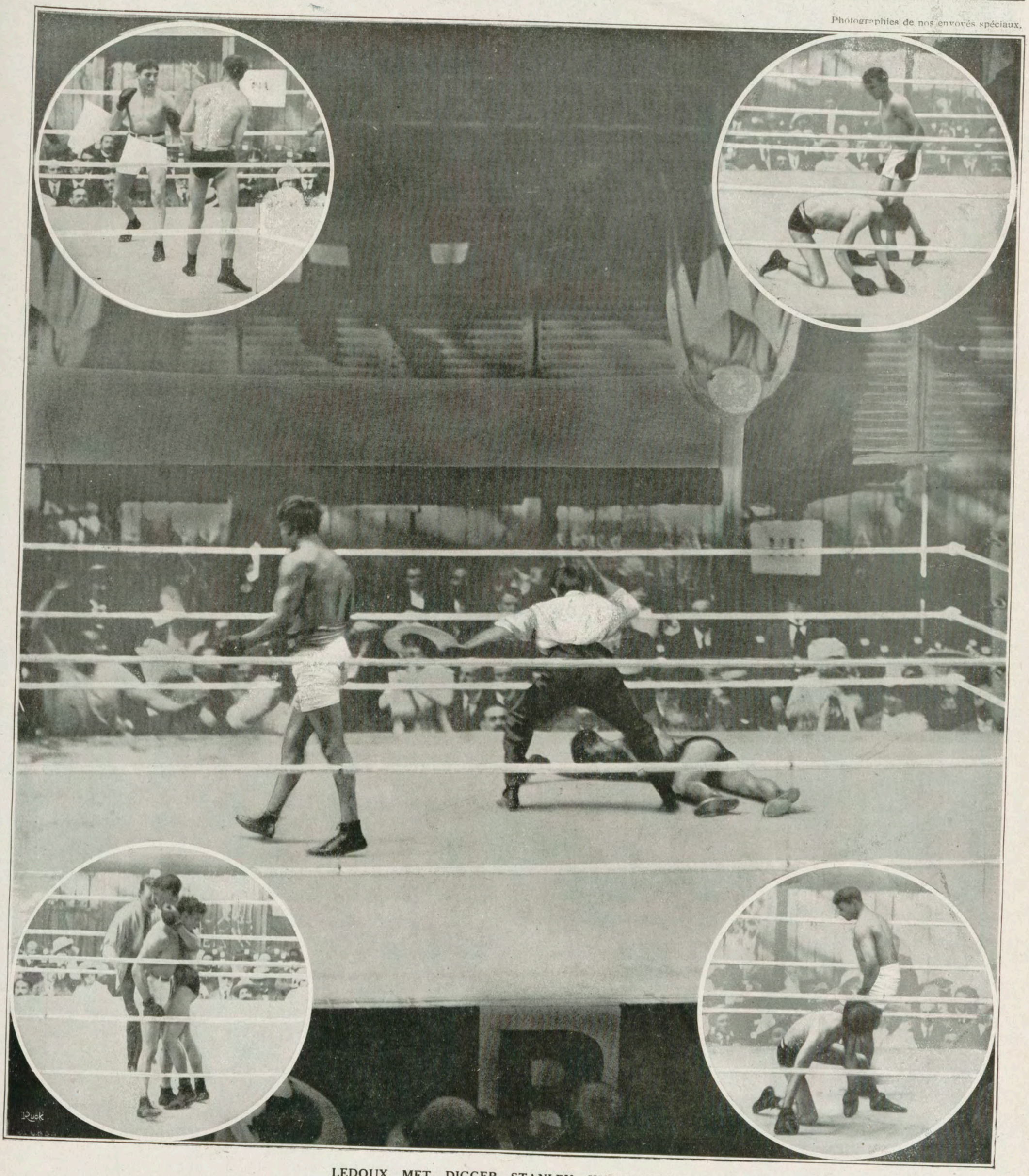
Dimanche dernier se déroulaient les Régates Internationales de Paris. L'épreuve des huit rameurs juniors fut gagnée par le Club Nautique.

LES HUIT RAMEURS SENIORS

Beaucoup de spectateurs s'échelonnaient sur le parcours Courbevoie-Asnières pour assister aux Régates Internationales, qui furent très disputées. Le Rowing Club de Paris (au second plan) gagna l'épreuve des huit rameurs seniors. — En médaillon : Le départ des quatre rameurs seniors. Cette épreuve revint aussi au Rowing-Club de Paris qui triompha du Club Nautique de France. — Le Royal-Club Nautique de Gand ne parvint pas à enlever une seule course.

LA BOXE A DIEPPE

Photographies de nos envoyés spéciaux.

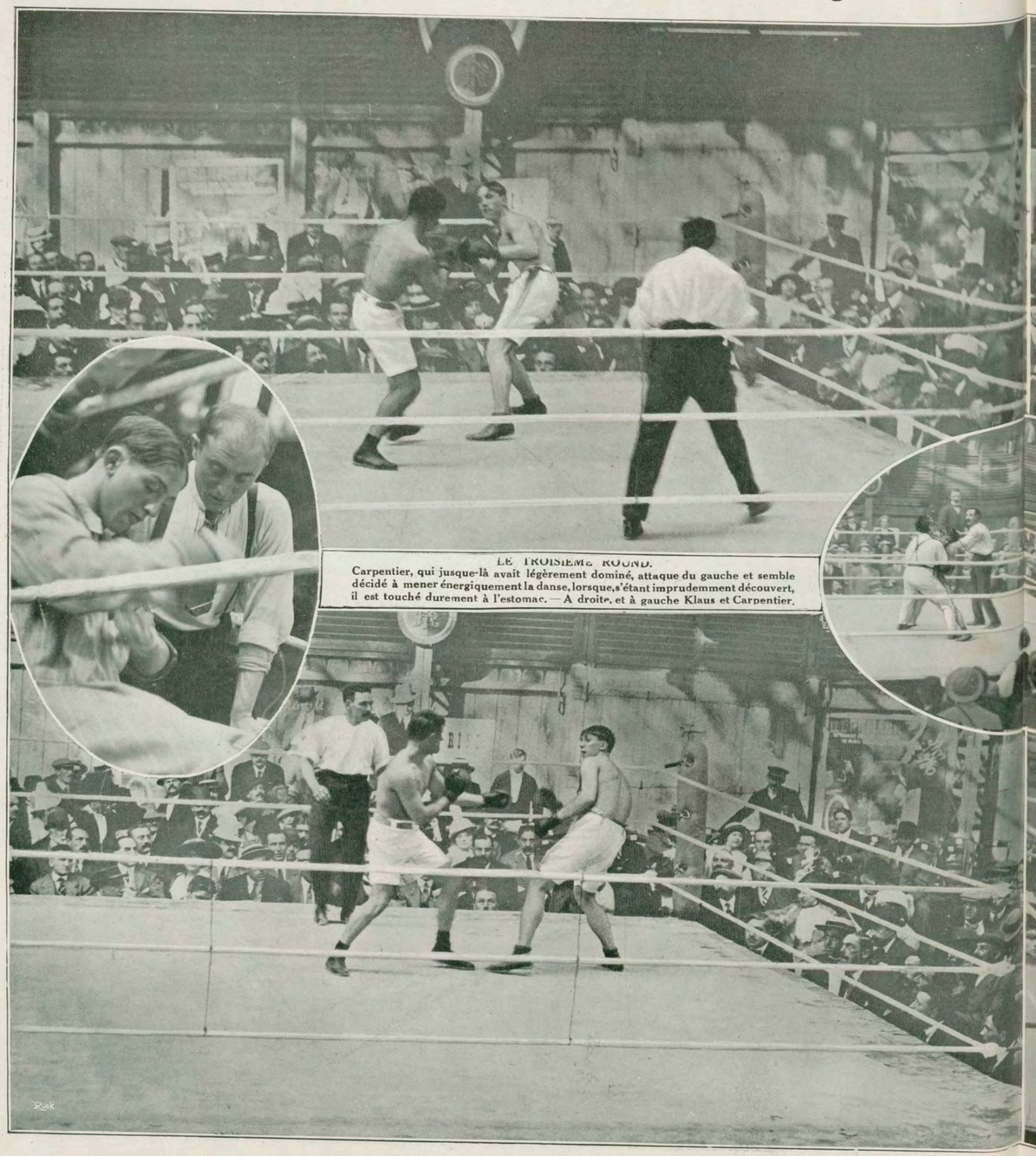


LEDOUX MET DIGGER STANLEY KNOCK-OUT

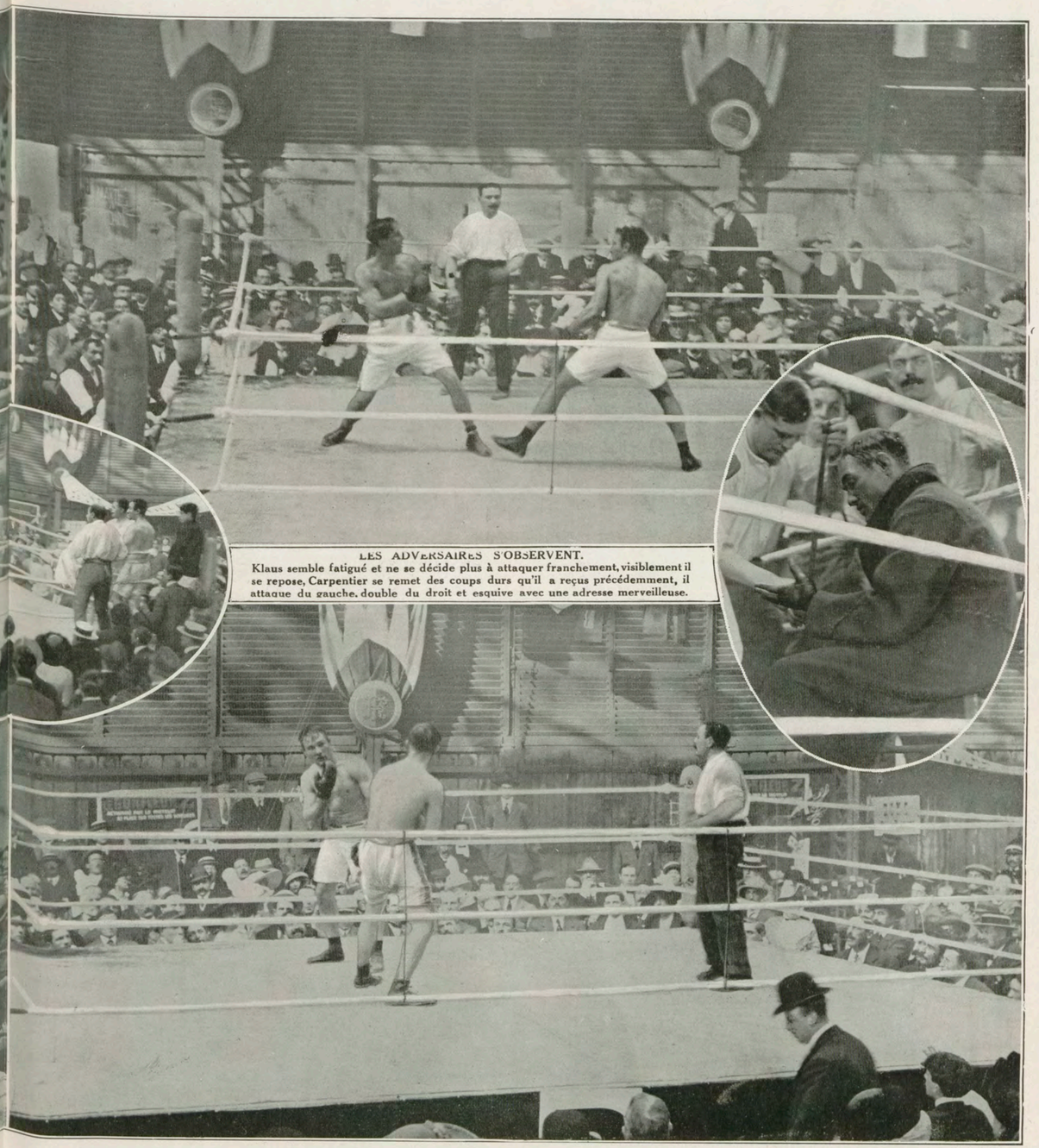
Le grand meeting dieppois de boxe a commencé par une victoire nationale, celle de Ledoux, qui est parvenu à mettre Digger Stanley knock-out en sept rounds, s'attribuant le titre de champion d'Europe (poids bantams). En haut : Les adversaires s'observent au premier round. — Un knock-down de D. Stanley. — En bas : Une sortie de clinch. — Stanley glisse et va à terre.

Supplément au n° 719 de la *Vie au Grand Air.*

KLAUS EST DÉCLARÉ VAINQUEUR DE NOTRE CHAMPION CARPENTIER



LE TROISIÈME ROUND.
Carpentier, qui jusque-là avait légèrement dominé, attaque du gauche et semble décidé à mener énergiquement la danse, lorsque, s'étant imprudemment découvert, il est touché durement à l'estomac. — A droite, et à gauche Klaus et Carpentier.

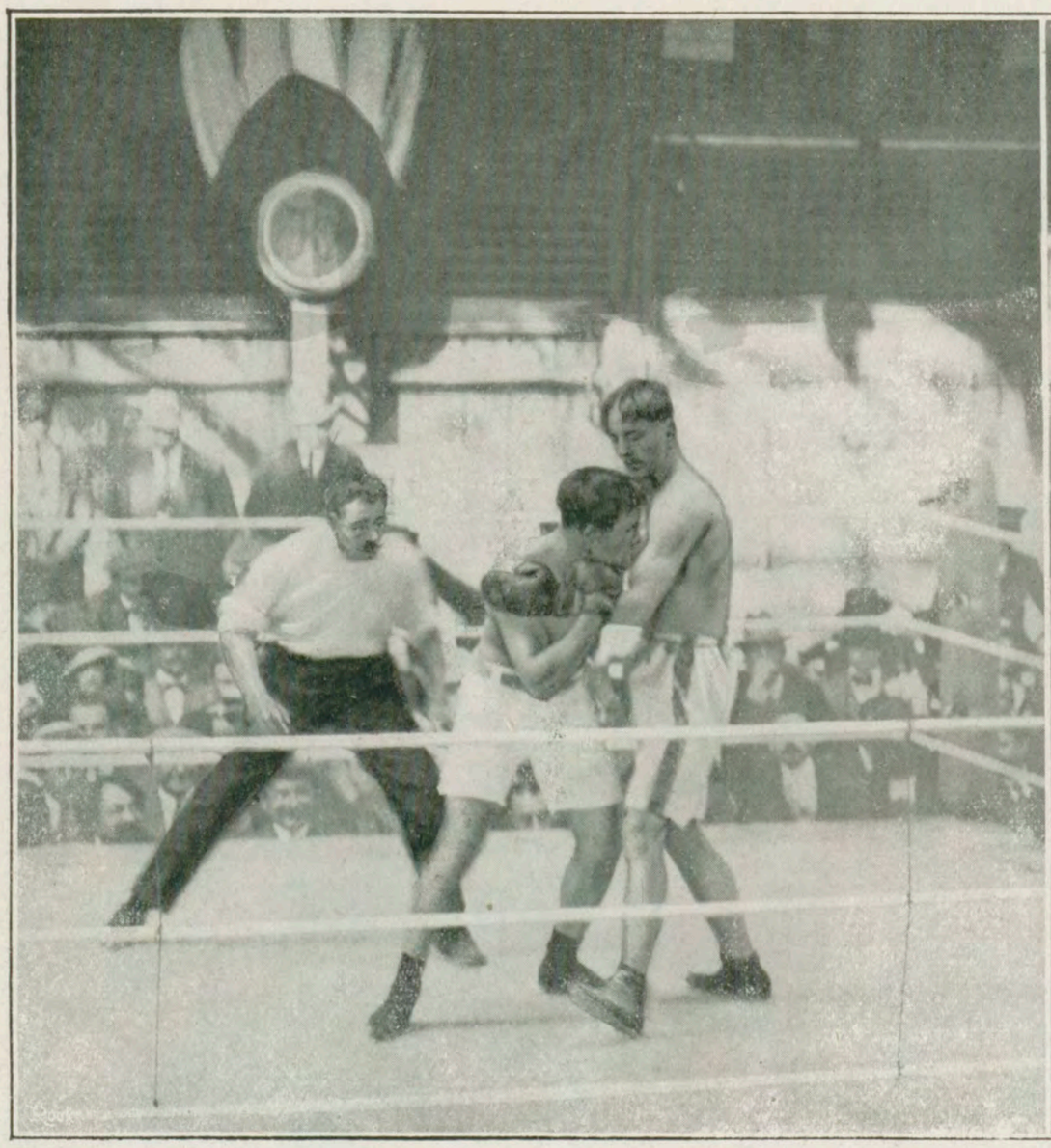


LES ADVERSAIRES S'OBSERVENT.
Klaus semble fatigué et ne se décide plus à attaquer franchement, visiblement il se repose, Carpentier se remet des coups durs qu'il a reçus précédemment, il attaque du gauche, double du droit et esquive avec une adresse merveilleuse.

KLAUS CHERCHE LE COUP DUR.
Merveilleusement revenu, Carpentier au quinzième round a gagné largement aux points, il frappe continuellement du gauche et réussit plusieurs « un-deux » remarquables, l'Américain qui se rend compte que la victoire va lui échapper, feinte, cherchant le coup dur qui mettra fin au combat, il emploie à certains moments toute la gamme des coups défendus, mais l'arbitre ne semble pas devoir intervenir.

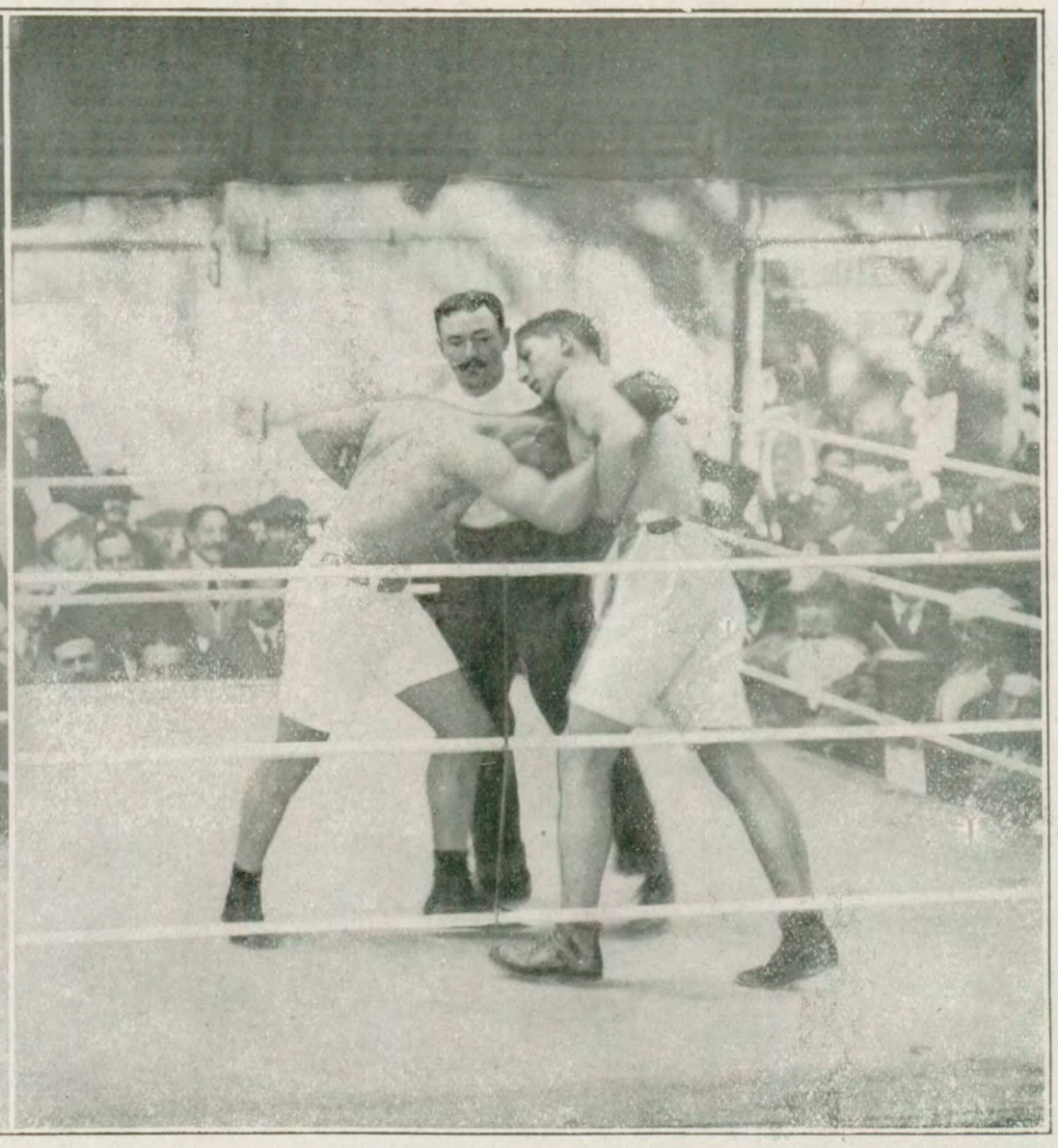
LE DIX-HUITIÈME ROUND.
Klaus est très abîmé, son œil gauche est complètement fermé, il saigne de la bouche, mais il a touché Carpentier très durement et va donner tout ce qu'il va pouvoir pour knock-outer son adversaire. — En médaillon, Descamps, manager de Carpentier s'oppose à ce que son poulain continue le combat, c'est cette intervention qui déchaina un tumulte effroyable dans le public.

LE MATCH CARPENTIER-KLAUS



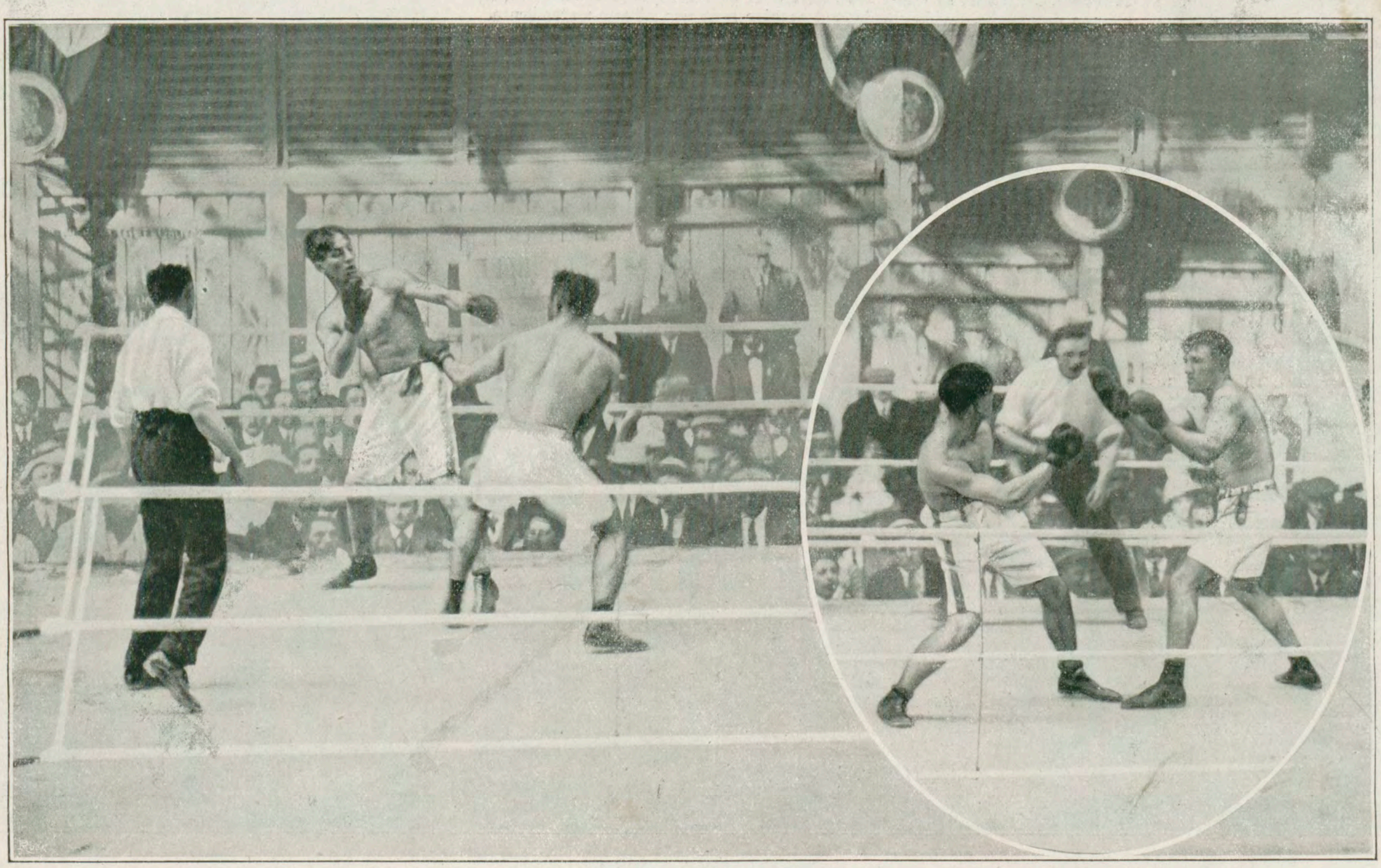
UN CLINCH

Dès le début du combat. le public put se rendre compte de la différence de méthode des deux adversaires : Klaus cherchait la bataille, Carpentier tirait de loin.



DANS LE CORPS A CORPS

Klaus, attaque avec fougue et pas toujours avec loyauté; employant une méthode chère à certains américains, il boxe avec la tête et cherche le combat dans le corps à corps, mais Carpentier bloque



L'AMÉRICAIN AU TRAVAIL

Enervé par une résistance qu'il ne s'attendait pas à rencontrer, Klaus active la bataille et poursuit continuellement Carpentier, malgré de remarquables arrêts de celui-ci. — En médaillon, les deux adversaires s'observent, l'Américain ramassé sur lui-même s'apprête à attaquer.

rescapés du Grand Prix, pendant le Grand Prix lui-même, ce qui permit au seul vainqueur et même au seul qualifié du meeting, d'y être classé d'autorité quatrième, nous demandâmes tous pourquoi l'on n'atterrissait pas le mardi. On nous répondit que le mardi on n'avait ni l'autorisation de courir, ni de service d'ordre. On se demande, dès lors, comment on aurait pu remettre la course de dimanche, quel que fût le temps! Alors, à quoi rimait l'article 12 ? A créer une équivoque de plus, dans le même sens.

Il y a mieux. Le règlement de la Commission Sportive Aéronautique (article 31), stipulait qu'on doit adresser à la dite C. S. A., *quinze jours au moins*, avant la date de leur publication, la liste des engagements, des noms des commissaires, trois exemplaires du programme et trois du règlement, à fin d'approbation, etc... Je ne suis pas curieux, mais je ne serais pas fâché de savoir comment les formalités furent remplies pour ce Grand Prix de Consolation, décidé le dimanche à 8 heures du soir et couru le lundi à 5 heures du matin. Qu'on n'objecte pas qu'ici la course était organisée par un pouvoir sportif. D'ailleurs, elle ne l'était point par la C. S. A. Ensuite, quand un ministre, fut-ce celui de la Justice, dépose un projet de loi, il est astreint exactement aux mêmes formalités qu'un simple député.

Et ce n'est pas terminé ! Reste la faute, sinon la plus grave, au moins l'une des plus graves, la faute due à l'article 9, bien neuf, en effet. L'article en question stipulait que les appareils devaient être rendus sur le champ d'Avrillé, le jeudi 13 juin, au plus tard. Quatre appareils arrivèrent le vendredi, dont ceux de deux des favoris, de Renaux et de Fourny, par la voie des airs. Ils furent exclus. Le règlement, « toujours lui, lui partout », eût dit Victor Hugo, avait oublié de prévoir une pénalité pour cette mesure de simple police et qui n'avait été édictée qu'afin d'éviter l'arrivée de tous les appareils à la dernière minute, pour le poinçonnage. Faute de quoi, l'on dut éliminer quatre appareils. Mais ce ne fut pas tout. Un certain nombre d'autres appareils étaient arrivés, en caisses fermées, le jeudi soir. Il fut naturellement impossible de vérifier ce qu'elles contenaient et, d'ailleurs, le règlement, de plus en plus curieux, autorisant à changer, pendant le poinçonnage, toutes les pièces possibles, on vit arriver, le vendredi, des ailes, des moteurs entiers, si bien que, le dimanche, certains appareils se trouvèrent qualifiés, dont les pièces essentielles, sans lesquelles ils n'auraient pu voler, n'étaient arrivées, à l'aérodrome, qu'après les appareils qui n'étaient pas qualifiés, par suite de leur retard. Oh ! ma tête ! Un des commissaires, à qui l'on signalait le fait, se mit à sourire : « Que voulez-vous, dit-il, c'est le règlement. On peut, une fois, l'appareil entré et qualifié, changer de moteur, de fuselage, d'ailes. — Mais, objecta-t-on, supposez qu'à un appareil, dit qualifié, on change successivement, vendredi, le moteur, les ailes et le fuselage, sera-t-il qualifié encore ? — Parfaitement. — Et celui qui sera arrivé complet, vendredi, par les airs, ne le sera pas ? — Non.

Eh bien! il faut l'avouer, c'est curieux tout de même.

Telle fut, en raccourci, la véritable histoire, la préhistoire du Circuit d'Anjou. Notez que ces critiques ne retirent rien du dévouement de tous ceux qui, à Angers comme à Paris, dans le comité angevin, comme à l'Aéro-Club, s'employèrent et travaillèrent jour et nuit. Mais, réellement, à la suite de tels efforts de la part des constructeurs français, à moins d'admettre qu'ils ne fussent soudain tous tombés en enfance, un tel résultat avait besoin d'être expliqué.

Quant à la validité ou à la non-validité de la formule des 5/6, elle n'a pu, si l'on est de simple bonne foi, être même examinée.

En effet, pour comparer, il eut fallu voir au moins deux appareils de même marque et de même puissance, effectuer au moins un tour en même temps : l'un avec passager, l'autre sans passager (il eut fallu même avoir toute la gamme). Or, cette petite, bien petite joie nous a été refusée.

Et il serait aussi injuste de critiquer parce que deux biplans de même puissance, avec un nombre différent de passagers, mais de marques différentes, ont 35 minutes d'écart sur un tour, que de s'extasier avec complaisance (les techniciens ne sont polis qu'entre eux), sur ce que deux monoplans, dans le même cas, n'ont pas deux minutes d'écart, le tout sans pannes!

Il a paru généralement que les appareils très chargés auraient été avantagés nettement, s'ils avaient pu voler, mais aucun d'eux n'a échappé au règlement; pas plus que les autres, du reste.

Il serait un peu injuste de conclure comme sous la Restauration, et pour reprendre une chanson célèbre que, si l'élite, le lot de tête des aviateurs français, montés sur les derniers types de la construction française,

Resta sag'ment à terre,
Tout en restant quinaud.
C'est la faute à Voltaire,
C'est la faute à... Soreau,

mais le Président de la Commission d'aviation, qui ferait d'ailleurs un remarquable Président de Commission technique, a dû être quelque peu embarrassé de ce qu'on appela son triomphe, et il dut se dire comme feu Pyrrhus : « Encore un triomphe comme cela, pour l'aviation, et nous sommes f...ichus! »

Ainsi, Garros gagna le Grand Prix avec Blériot-Gnôme, pour ne l'avoir point préparé; le seul candidat reçu à l'examen fut le seul qui n'avait pas lu le programme, et qui, à la fantasia un peu bizarre de données que s'efforça de donner ce qu'on croyait être la science, répondit en disant : « Voici l'appareil qu'a consacré l'expérience, cette science inévitable. Je le prends. »

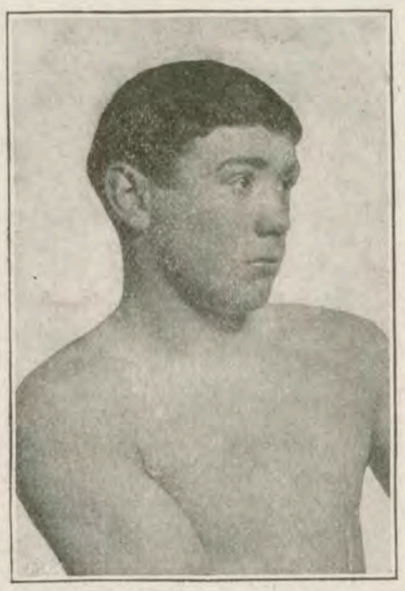
GEORGES PRADE.

BOXE

Billy Papke-Marcel Moreau

Le titre de champion du monde des poids moyens va-t-il passer à un Français.

C'EST demain soir, samedi, que Billy Papke, champion du monde des poids moyens rencontrera, pour le titre, le Français Marcel Moreau. Ce très important combat tend à nous prouver que nous possédons deux middle-weight remarquables avec Carpentier et Moreau. Il nous est agréable d'avoir enregistré la polémique qui s'engagea au sujet du combat de Dieppe et de celui de Paris. De cette façon, nous pouvons espérer assister bientôt à un nouveau championnat du monde entre les deux vainqueurs, et ce jour-là, personne ne pourra contester la validité du titre mis en jeu.



MARCEL MOREAU

Il est encore plus difficile de risquer un pronostic pour Moreau-Papke que pour les autres contests, car Papke est un peu l'inconnu pour nous. Les bruits les plus contradictoires ont couru sur son compte. Suivant les uns, il n'est plus que l'ombre de lui-même. Selon les autres, il aurait retrouvé sa forme d'antan que seule une longue retraite lui avait fait perdre pendant quelque temps. Son dernier match en Amérique, lui valut l'honneur de triompher au second round par knock-out sur un comingman, Billy Lietch. A l'entraînement, il donne l'impression d'être toujours un frappeur vite et puissant. Alors? Que conclure ?

Marcel Moreau, nous l'avons vu pour la dernière fois contre le nègre George Gunther qu'il battit aux points en douze rounds. Il est donc toujours aussi batailleur que par le passé. En Amérique, il a fourni un match très discuté contre Jack Denning, pugiliste très remarquable. Malheureusement, on ne pouvait donner de décision, ce qui permet à chacun des combattants de déclarer qu'il a triomphé. Il semble cependant que Jack Denning ait eu l'avantage. Mais Moreau venait de faire une traversée pénible, avait eu à peine le temps de se mettre en forme et ce sont là des excuses très valables. Nous verrons leur valeur demain. De toutes façons, il s'est réhabilité le jour où il a battu Gunther.

En étant réduit à des suppositions, le mieux est de comparer la carrière des deux adversaires pour se rendre compte de leurs chances respectives.

Billy Papke est né le 17 septembre 1886, à Spring-Valley. Il a 1 m. 71 et pèse environ 72 kilos. Il a débuté en 1906 et, depuis ce moment, a fourni 49 combats, 26 fois, il triompha par knock-out, 7 fois aux points, 1 fois par abandon de son antagoniste, cruellement puni, Jim Sullivan. Il a fourni 3 matches nuls, 6 matches sans décision et a été battu 6 fois, dont une fois par knock-out (Stanley Ketchell, en 11 rounds), et une fois sur une faute, par Dave Smith.

Marcel Moreau, lui, est né 5 mars 1888, mesure 1 m. 71, pèse 72 kilos environ et a commencé à boxer en 1904. Il a fourni 51 combats qui se répartissent ainsi : 33 victoires par knock-out, 6 aux points, 3 par abandon, il a fourni 1 match sans décision. Il a été battu 5 fois aux points, 3 fois par knock-out (par Lovel Graham, Julien Dupont, Hogan).

Parmi ses plus notables victimes, il convient de citer Harry Duncan, Jack Palmer, Arthur Warner, Dick Bailey, Jack Meekins, Peter Brown, W. Marshall, Battling Lacroix, Walter Stanton. Tandis que Papke a battu des hommes d'une plus grande classe, le fait est indiscutable. Parmi eux, nous trouvons Pat O'Keefe, Walter Stanton, Hugo Kelly, Stanley Ketchell, Frank Mantell, Willie Lewis, Joe Thomas, Jack Sullivan, Dave Smith, Jim Sullivan, etc...

La seule ligne existant entre Papke et Moreau est leur victoire sur Walter Stanton. Papke eut besoin de 4 rounds seulement pour prendre la mesure de l'Américain qui fut, un instant, le favori du public parisien et l'étendit à terre sans grande difficulté, en 1908. Quant à Moreau, en 1911, il obligea Stanton à abandonner au huitième round, alors qu'il avait déjà été à terre et qu'il était absolument incapable de se défendre.

Telles sont les deux carrières comparées. Elles nous apprennent peu de chose sur la forme actuelle des deux hommes qui se rencontreront demain, mais elles autorisent, malgré tout, à faire pencher la balance en faveur de Billy Papke qui, selon nous, devrait triompher.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Les chevaux étrangers dans le Grand Prix

Coup d'œil sur leurs victoires et leurs défaites.

DEPUIS 1863, année de sa fondation, le Grand Prix de Paris a été disputé quarante-huit fois, car l'épreuve ne fut pas courue en 1871. Il a été remporté treize fois par des concurrents étrangers, à savoir : onze fois par un cheval anglais, une fois par un cheval hongrois, une fois par un cheval américain. Nous allons passer en revue ces victoires ainsi que les tentatives intéressantes qui ne furent pas couronnées de succès.

Dès la première année, le Grand Prix attire trois concurrents du Derby d'Epsom : Lord Clifden, qui s'était placé second à une tête de Macaroni; The Ranger, qui avait fini sixième; et Saccharometer, qui, étant tombé, n'avait pu donner sa mesure. The Ranger, à M. H. Savile, s'adjuge la victoire devant La Toucques, notre héroïne du Prix de Diane et du Prix du Jockey-Club; Saccharometer est troisième tandis que Lord Clifden termine parmi les non placés.

Un tel début avait mis en goût nos voisins; en 1864, ils nous envoient le vainqueur du Derby, Blair Athol. Mais il échoue contre Vermouth, à M. H. Delamarre. Ce résultat répondait aux assertions des pessimistes qui prétendaient que les 100.000 francs de notre grande épreuve internationale constitueraient un apanage pour les propriétaires anglais.

L'année 1865 allait leur donner un démenti encore plus éclatant : c'est, en effet, l'année de Gladiateur, ce célèbre produit de notre élevage, qui triomphe dans toutes les épreuves classiques d'Angleterre et qui s'adjuge, entre temps, notre Grand Prix.

En 1866, seconde victoire d'un concurrent anglais, Ceylon, suivi d'ailleurs à l'arrivée par un de ses compatriotes, The Primate.

L'année 1867 est restée fameuse, car elle marque le seul dead heat qui ait eu lieu dans le Grand Prix. Il se passe entre Fervacques, à M. de Montgomery, et Patricien, à M. H. Delamarre; tous deux devancent d'Estournel, à M. H. Savile, qui avait été laissé au poteau dans le Derby d'Hermit. L'épreuve fut recourue; et Fervacques battit Patricien d'une courte tête.

En 1868, troisième victoire d'un cheval anglais, The Earl, au marquis de Hastings. Son propriétaire avait déclaré forfait pour lui dans le Derby, laissant seulement engagé son autre représentant, Lady Elizabeth, sur laquelle il avait fait des paris importants et dont la victoire devait le remettre à flot; elle fut, entre parenthèses, complètement battue. Le marquis de Hastings était ce joueur célèbre auquel j'ai fait allusion, dans un autre article, à propos de la position imprudente qu'il prit contre Hermit dans le Derby de 1867.

En 1869, The Drummer, à M. G. Jones, et Ryshworth, à M. H. Savile, qui avaient été respectivement troisième et cinquième dans le Derby, sont battus de peu par Glaneur, à M. A. Lupin.

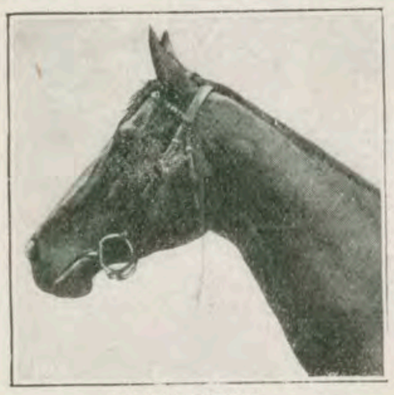
L'arrivée du Grand Prix de 1870 se passe en fa-

mille entre Sornette, au major Fridolin, première, Minotaure, à M. Edouard Fould, second, et Valois, à M. de Schickler, troisième. Sornette est la première jument qui remporte le Grand Prix : elle réussit même le triple event du Prix Lupin, du Prix de Diane et du Grand Prix.

En 1871, le Grand Prix n'est pas couru.

En 1872, quatrième victoire d'un concurrent anglais. C'est d'ailleurs le vainqueur du Derby, Cremorne, à M. H. Savile. Les couleurs de son propriétaire, déjà portées par The Ranger, triomphent ainsi pour la seconde fois dans la grande épreuve de Longchamp. Ce Cremorne était un grand cheval; mais il se montrait excessivement paresseux; il lui arrivait, paraît-il, de s'endormir lors des promenades au pas, si bien qu'on lui entourait les genoux pour le protéger des chutes qu'il faisait en semblable occasion; d'autre part, c'était un gros mangeur; il dévorait sa litière; aussi avait-on remplacé dans son box la paille par de la sciure de bois et même était-on forcé de le museler pour l'empêcher de manger la sciure. Cremorne battait, dans le Grand Prix, Barbillon, au duc de Hamilton, et Reine, une pouliche française qui venait de remporter les Oaks sous les couleurs de M. J.-C. Lefèvre.

En 1873, le vainqueur du Derby, Doncaster, passe encore le détroit pour venir disputer notre Grand Prix. Peck, son entraîneur, n'était pas présent à Longchamp, car il confondit le paquebot d'Ostende avec celui de Calais ; or, il avait rêvé, deux ou trois jours avant, qu'il assistait à l'arrivée de l'épreuve et qu'il voyait gagner un cheval bai, devant un cheval alezan second et Doncaster troisième. Ce fut exactement ce qui se passa : le cheval bai était Boïard et l'alezan, Flageolet.



SPEARMINT

En 1874, cinquième victoire d'un cheval anglais. Trent, à M. W. R. Marshall, qui avait fini cinquième dans le Derby de George Frederick, bat Saltarelle, l'héroïne du Prix du Jockey-Club, et un de ses compatriotes Tomahawk.

En 1875, deux candidats malheureux du Derby de Galopin finissent non placés dans le Grand Prix de Salvator. Ce sont Seymour et Camballo, le vainqueur des Deux mille Guinées.

Sixième victoire, en 1876, d'un concurrent étranger. Elle échoit à Kisber, né en Hongrie de père et mère anglais; ce cheval avait remporté le Derby de cinq longueurs devant Forerunner, Julius Cæsar et Petrarch. Il s'adjuge le Grand Prix, de cinq longueurs aussi, devant deux pouliches françaises : Enguerrande, qui avait fait dead heat dans les Oaks avec Camélia, et Mondaine, qui avait triomphé dans le Prix de Diane.

Pas de candidats étrangers en 1877 derrière Saint Christophe.

Septième victoire, en 1878, d'un cheval anglais. Thurio, au prince Soltykoff, avait fini cinquième dans le Derby de Sefton, alors qu'Insulaire, le vainqueur de notre Prix du Jockey-Club, s'y était placé second à une longueur et demie. A Longchamp, Thurio prend sa revanche sur Insulaire et le bat d'une tête.

En 1879, Nubienne remporte le premier Grand Prix de M. Edmond Blanc; l'élément étranger y fait défaut.

Nous arrivons à une série de trois victoires étrangères en 1880, 1881 et 1882.

C'est d'abord Robert the Devil : ce cheval était placé second à une tête de Bend Or dans le Derby; mais il aurait dû gagner s'il n'était advenu à son jockey, Rossiter, à peu près le même incident qui est arrivé à Hobbs, l'autre jour, avec Porte Maillot. Il est juste d'ajouter à la décharge de Bend Or qu'il s'était retourné un fer pendant le parcours et que Fred Archer, son jockey, ne pouvait se servir que d'un bras à cause d'un accident intervenu peu de jours auparavant. Robert the Devil trouva une compensation dans le Grand Prix qu'il enleva facilement à Le Destrier.

C'est ensuite Foxhall, un cheval américain à M. J. R. Keene, qui bat d'une tête Tristan, à M. Lefèvre.

C'est enfin Bruce, à M. Rymill, qui avait fini quatrième dans le Derby de Shotover après avoir marqué un écart à l'entrée de la ligne droite en apercevant sur la piste un morceau de papier. Il précédé très facilement, dans le Grand Prix, Fénelon, au duc de Hamilton, qu'il avait d'ailleurs déjà précédé dans le Derby.

En 1883, le vainqueur du Derby, Saint Blaise, traverse le détroit, mais il est battu d'une tête par Frontin, au duc de Castries.

C'est encore, en 1884, un représentant du duc de Castries qui s'adjuge le Grand Prix : Little Duck s'y promène à cinq longueurs devant The Lambkin, un candidat anglais qui devait remporter le Saint Léger, trois mois plus tard. Ce sont, avec celui de Kisber, les deux Grands Prix qui ont été remportés par le plus grand écart entre le premier et le second, tous deux par cinq longueurs.

En 1885, onzième victoire d'un concurrent étranger. Paradox, second à une tête de Melton dans le Derby, devance à Longchamp Reluisant et Present Times. Il avait été acheté Yearling 12.000 francs environ par le capitaine Bowling et John Porter ; à la suite d'un essai à l'automne de sa deuxième année, il fut vendu 150.000 francs au duc de Westminster; il devint ensuite la propriété de M. Brodrick Cloete.

Douzième victoire, en 1886, d'un cheval étranger. Minting s'était placé second derrière Ormonde dans les Deux mille Guinées; son propriétaire, M. R. C. Vyner, reconnut qu'il était inutile de tenter à nouveau la chance dans le Derby contre un adversaire aussi redoutable; il le réserva pour le Grand Prix et Minting triompha facilement devant Polyeucte et Sycomore ; ce dernier était le dead heater du Prix du Jockey Club avec Upas.

Jusqu'à cette époque, le Grand Prix a été disputé vingt-trois fois; et les concurrents étrangers se sont adjugés douze fois la victoire. Ils ont ainsi un léger avantage sur les représentants de notre élevage; mais les rôles vont être renversés. De 1887 jusqu'à l'année dernière, une seule tentative étrangère fut couronnée de succès, celle de Spearmint en 1906.

Il ne faut pas croire que les candidats, qui furent envoyés à la conquête du Grand Prix pendant ce laps de temps, manquaient de titres.

En 1887, le premier et le second du Derby, Merry Hampton et The Baron, se heurtent à Ténébreuse qui devance dans l'ordre The Baron, Krakatoa et Merry Hampton.

En 1888, le second du Derby, Crowberry, est encore second dans le Grand Prix, derrière Stuart.

En 1889, Minthe, gagnante des Mille Guinées et seconde des Oaks, finit cinquième dans le Grand Prix de Vasistas.

En 1893, Ravensbury, qui a la malchance de se heurter, en Angleterre, à un grand cheval, Isinglass, derrière lequel il se place deuxième dans les Deux Mille Guinées, dans le Derby et dans le Saint-Léger, occupe encore la place de second, à Longchamp, à une tête de Ragotsky.

En 1894, Matchbox, second de Ladas dans les Deux Mille Guinées et dans le Derby, est encore second dans le Grand Prix de Dolma Baghtché.

En 1895, Kirkconnel, vainqueur des Deux Mille Guinées, et Solaro, qui avaient été respectivement troisième et quatrième dans le Derby, ne parviennent pas à se placer derrière Andrée.

En 1898, Disraëli, vainqueur des Deux Mille Guinées, et Dunlop, troisième du Derby, ne figurent pas derrière Le Roi Soleil.

En 1902, la fameuse Sceptre, qui avait remporté les Deux Mille Guinées, les Mille Guinées et les Oaks et qui devait triompher dans le Saint-Léger, n'est pas placée derrière Kizil Kourgan, Retz et Maximum.

Il faut toute la valeur d'un concurrent tel que Spearmint, le vainqueur du Derby, pour triompher enfin en 1906. Il bat Brisecœur et Storm, Maintenon finissant sixième.

Quant à Lemberg, le héros du Derby de 1910, il est obligé de s'incliner devant Nuage, Reinhart et son compatriote, Bronzino.

Pour terminer, résumons les performances fournies par les vainqueurs du Derby qui sont venus disputer le Grand Prix de Paris. Sur les neuf, qui ont traversé le détroit, cinq ont été battus : Blair Athol s'est placé second en 1864; Doncaster, troisième en 1873; Saint Blaise, second en 1883; Merry Hampton, quatrième en 1887; Lemberg, quatrième en 1910. Quatre ont remporté la victoire : Gladiateur, un produit de l'élevage français, en 1865; Cremorne, en 1872; Kisber, en 1876 et Spearmint, en 1906.

René Riondet.

Le Grand Prix de Paris

Notre collaborateur Stuart, examine les chances de chaque concurrent dans l'épreuve de dimanche. Martial III est son favori.

Faut-il accepter sans réserves le résultat du prix du Jockey Club ? Telle est la question qui se pose avant toute discussion sur le Grand Prix. C'est une révélation bien brusque que celle de Friand II. La course qu'il avait fournie le premier dimanche de Chantilly sur le même parcours, derrière Ombrelle et La Bérézina, si honorable fut elle, n'était pas celle qu'on devait attendre d'un futur vainqueur de Derby. Sa victoire pourtant a été bien facile, et aucun incident ne s'est produit qui permette d'en mettre en doute la régularité. La seule circonstance spéciale qui ait pu jouer un rôle dans l'affaire, c'est l'état du terrain. Il est certain que le terrain lourd a été favorable au fils de Champaubert. Mais qu'il ait été la cause déterminante de son succès, je ne le crois pas, et je crois moins encore qu'il puisse expliquer la défaite de De Viris et d'Houli. Tous les deux ont échoué tout simplement parce que la tenue leur fait défaut. Ils n'avaient fait leurs preuves sur la distance ni l'un ni l'autre, pas plus d'ailleurs que Calvados III. S'ils se réhabilitent un jour ou l'autre, ce qui est possible, ce ne sera très vraisemblablement pas sur la distance du Grand Prix. Pour Zénith II, la question sera un peu plus délicate. L'excuse du terrain lourd, qu'on a admise pour lui le jour de sa défaite du prix Daru, est également valable pour celle du Derby. Mais a-t-elle jamais été sérieuse ? on peut en douter. Rien en somme n'autorise à croire qu'Amoureux, dans les deux circonstances, ne l'ait pas battu très régulièrement sur son mérite. Je ne crois donc pas qu'aucun des vaincus du Derby, puisse, dans le Grand Prix du moins, en appeler de sa défaite, et, de tout le lot de Chantilly, je retiens tout simplement le gagnant Friant II. La distance un peu plus longue de la grande course de Longchamp ne peut que le favoriser. La question se pose entre lui, Floraison et Martial III.

A première vue, Friant II, qui a battu Amoureux de trois longueurs avec une remarquable aisance, aurait le pas sur Floraison qui, dans le Prix Lupin aussi bien que dans le Prix Daru, n'a eu raison que difficilement du même adversaire. Mais peut-on tabler sérieusement sur cette victoire de Friand II et faire état de sa facilité ? Ici reparaît cette question de terrain que nous examinions au début. Même en admettant, comme nous l'avons fait, qu'elle n'ait pas été la cause décisive de la victoire de Friant II, il n'en demeure pas moins vraisemblable qu'elle a joué un rôle plus ou moins important.

Rien ne dit que, sur un terrain normal, le poulain du prince Murat eût fait mieux contre Amoureux et même aussi bien que Floraison. La chance de la gagnante du Prix Lupin demeure donc exactement ce qu'elle était auparavant. A elle aussi, la distance du Grand Prix doit convenir. Elle n'a jamais fait plus de 2.100 mètres, mais tout dans sa manière dénote la tenue, l'endurance. Battue sur les 1.600 mètres de la Poule d'Essai, elle s'est immédiatement réhabilitée sur de plus longs parcours, sa supériorité s'affirmant à mesure que la distance s'allongeait. Ajoutons qu'elle s'est toujours, jusqu'ici, montrée en progrès à chaque sortie. Ses partisans peuvent très légitimement penser que ses deux victoires sur Amoureux ne marquent pas définitivement sa limite et qu'à la prochaine occasion, sur 3.000 mètres, sa supériorité s'affirmera plus considérable. Il serait imprudent d'ailleurs de vouloir limiter trop exactement une pouliche sérieuse comme celle ci, qui vient à bout de toutes les tâches qu'on lui impose.

Arrivons à Martial III. Qu'il soit le meilleur cheval de l'année, il serait un peu prématuré de le prétendre, mais ce que l'on peut dire, du moins actuellement, c'est que c'est lui qui a, jusqu'ici, de tous les animaux de sa génération, la carrière la meilleure et la plus probante. Pas une défaillance ; les deux seules défaites qu'il ait subies cette année, entre tant de victoires, ne le diminuent pas le moins du monde. La dernière même est plus significative que bien des succès. Le poulain de M. Lepetit n'a succombé, en effet, que d'une très courte tête contre Lahire qui ne lui rendait, au lieu du poids d'âge normal, soit seize à dix-huit livres, que quatre livres seulement pour l'année. Se montrer douze à quatorze livres meilleur qu'un bon cheval de second ordre et en pleine forme comme Lahire, c'est une performance, non pas certes extraordinaire, mais excellente et digne d'un vrai cheval de Grand Prix. Aucun trois ans, sauf peut-être Shannon, n'en a, à son actif, une pareille. On a dit, pour rehausser encore le mérite de Martial III, que la distance sur laquelle Lahire l'a battu, était un peu courte pour son aptitude. Je n'irai certes pas jusque-là, car je crois, au contraire, que cette distance de 2,000 mètres est précisément pour Martial III, la plus favorable. Je ne mets pas en doute sa tenue qui est prouvée, mais je crois qu'il est surtout un cheval vite et je m'appuie pour cela sur deux faits : le prix Boïard, qui s'est réduit à un déboulé de 1.000 mètres, est la seule chose qu'il ait gagnée très facilement. D'autre part, dans la course de 2.400 mètres qu'il a gagnée à Longchamp, sur Galafron, il a paru, deux cents mètres avant la fin, dominer, écraser même ses adversaires, puis, sa supériorité a paru diminuer à mesure que la distance s'allongeait et il a dû, à la fin, s'employer pour résister à Galafron. Mais cette performance n'en reste pas moins excellente, car il a rendu six livres très nettement, et plus facilement même peut-être, au poulain de M. James Hennessy,

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Gaston Dessenoix, vainqueur du Circuit Métropole, disputé à Bordeaux sur 50 kilomètres.

Le lt aviateur Peignant, qui se tua au cours d'une tragique collision aérienne à Douai.

Après le choc, les débris des aéroplanes, les moteurs sont intacts. Malgré tous leurs efforts, les deux officiers ne purent s'éviter ils prirent tous deux en même temps de la hauteur ce qui précipita la collision. Le sapeur Brégi assista du haut des airs à la catastrophe.

Le cap. Dubois, la seconde victime. Il succomba quelques heures après la chute fatale.

Une course cycliste près de Nîmes, les concurrents suivent une route pittoresque.

Un envoi de Chiquito de Cambo pendant le match Franco-Espagnol à Pau.

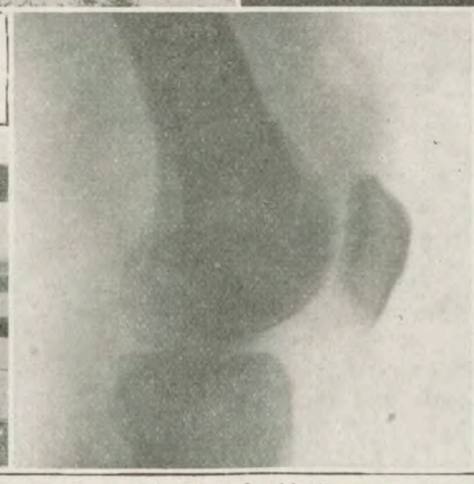
Le huit de la Société Nautique de Bayonne, champion du Sud-Ouest en 1910 et 1911.

Le Prix de la Moskowa (12.000 fr.), couru le 20 juin à Longchamp, il a été gagné par Prédicateur.

L'arrivée de la course pédestre, 28 kil., disputée sur le parcours Kofr-Dawar-Chatby.

Le lt de Marmiès, qui a volé sur son M. Farman de Buc à Verdun en 1 h. 55 m.

Ward Page, un habile aviateur américain qui effectua plus de 300 voyages en Floride sans avoir d'accident.



Radiographie de la double fracture que s'est faite à la rotule Petit-Breton, en tombant dans Paris-Bruxelles.

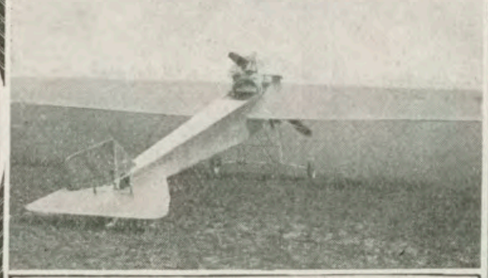
Le départ de la course cycliste Paris-Rouen, le 16 juin. Passérieu a gagné devant Charpiot et Beaugendre.

Pierre Verrier, qui fait en Angleterre des essais de stabilisateur automatique.

L'arrivée de Friol, dans le Grand Prix cycliste de Marseille, il bat Védrines.

Le camion Delaugère et Clayette qui a transporté de Paris à Angers les programmes du circuit d'Anjou en 24 h.

Emile Lamberjack, l'industriel bien connu, qui vient de succomber à la suite d'un drame de famille.



L'aviateur Marc Pourpe, complètement remis de sa chute pilote ce monoplan très rapide.

Un aéroplane-jouet qui donne l'impression d'un vrai aéroplane volant très haut.

Un inventeur vient de créer ce modèle de casque et de cuirasse qui doit préserver efficacement les aviateurs.

Le Prix du Général O'Connor (steeple-militaire, 4.000 mètres), disputé dimanche dernier après le Grand-Steeple, a été très animé, c'est Trois Etoiles, montée par M. A. d'Humières qui a triomphé, battant Plum Pudding et Ci Slane. Il y a eu quelques chutes heureusement sans gravité. Aux tribunes Luronne et Marouette II passaient en tête ; c'est dans le tournant que Trois Etoiles survenait pour l'emporter facilement sur Plum Pudding.

Chattot (pneus Continental) qui a gagné le Grand Prix Continental, disputé sur le cuircuit des Vosges.

qui est un terrible accrocheur, on l'a vu à l'œuvre depuis et sous son vrai jour dans le Prix Flying Fox, où il précédait, en lui rendant du poids, Prédicateur. Cette excellente course de Galafron est un titre de plus, un titre indirect, pour Martial III. Je crois donc, en résumé, que le poulain de M. Lepetit, s'il est surtout un cheval vite, n'en affirmera pas moins sa supériorité sur la distance du Grand Prix.

La gagnante de la Poule d'Essai, Porte Maillot, aurait dû battre Qu'Elle Est Belle II dans le Prix de Diane. Tiendra-t-elle la distance ? on peut l'espérer ; elle a montré dans les deux courses qu'elle a disputées cette année, certaines qualités de résistance. Rien ne permet d'apprécier fort exactement sa chance, mais il serait imprudent de la négliger complètement. Il est plus difficile encore d'évaluer la chance de Bonbon Rose qui va se présenter avec le prestige de nombreux succès dans le sud-ouest. A Pau, il a laissé loin derrière lui Gayoffe, mais Gayoffe n'a certainement pas donné sa mesure ce jour là car il n'a pas existé et a fini non placé. Ce que Bonbon Rose a pour lui, c'est de gagner constamment, de ne pas connaître les défaites. Il trouvera, parmi les sportsmen de sa région, des partisans convaincus et enthousiastes. Saint-Ange III en aura aussi quelques-uns parce qu'il a gagné sur 3.000 mètres et qu'il est le vainqueur du Prix Reiset, comme As d'Atout. Mais, je crois qu'il manquera de classe. Shannon l'a battu en dernier lieu d'une façon écrasante, sur une distance plus courte il est vrai.

J'arrive aux concurrents étrangers : Catmint, Sandro, peut être Tracery. Catmint a fini troisième dans la Newmarket Stakes derrière Cylgad et Tagalie, puis non placé dans le Derby d'Epsom, avant de gagner tout récemment à Ascot, le Prince of Wales Stakes. Il faudrait admettre pour que ses prétentions fussent justifiées, l'inexactitude complète de sa défaite d'Epsom, car Tracery le précédait ce jour-là. Tracery, qui appartient comme Amoureux à M. Belmont, serait beaucoup plus dangereux. Le Derby, où il a fini troisième, derrière Tagalie et Jaegger, était sa course de début. Il semblait très capable de progrès et il a d'ailleurs gagné depuis à Ascot, battant avec une extrême facilité le gagnant des Deux Mille Guinées Sweeper II. Le poulain italien Sandro a gagné à Milan, le Prix Ambrosino sur un lot dont faisaient partie Carlopolis et Kildare II ; mais, nos représentants, qui sont des animaux assez incertains cette année, portaient en outre un poids très lourd. Rien en somme ne peut nous édifier sur la valeur du poulain de M. Scheibler.

En résumé je crois que Tracery, si son propriétaire se décide à l'envoyer (ce que j'ignore encore à l'heure où j'écris) sera le concurrent étranger le plus sérieux et même un concurrent très dangereux pour le trio que j'ai choisi, Martial III, Floraison et Friant II. Je crois à la victoire de Martial III.

STUART.

Le Royal Meeting d'Ascot

Les chevaux français se sont fait battre sur toute la ligne.

LE Français qui va pour la première fois à Ascot a quelques sujets d'étonnement, même s'il a l'habitude des champs de courses anglais, si différents des nôtres. Epsom est l'hippodrome populaire, Newmarket l'hippodrome sportif, Ascot l'hippodrome aristocratique et mondain. A Newmarket, on vient pour le sport, rien que pour le sport; pas de toilettes, une installation rudimentaire et peu confortable, mais une piste admirable, plusieurs fois grande comme celle de Longchamp. La grande piste de Longchamp a 2.900 mètres de tour. A Newmarket, pour courir les 3.600 mètres du Césaréwich, on fait un demi-tour de piste. Les dimensions de la piste d'Ascot sont beaucoup moins importantes; elles sont à peu près celles de Longchamp, mais il y a en plus, en dehors de la piste circulaire, une piste en ligne droite, très vallonnée, de 1.550 mètres environ. C'est celle sur laquelle se courut le Royal Hunt Cup. Ascot est le champ de courses qui rappelle le mieux les nôtres, mais il en diffère aussi sur bien des points. Auteuil et Longchamp sont aussi des champs de courses mondains et élégants; mais je ne crois pas que la comparaison avec Ascot leur soit favorable. Je ne parle pas des toilettes féminines pour lesquelles nous pouvons avoir la prétention de garder la palme. Mais le paddock d'essai a plus grand air. Le public y est moins mêlé. La tenue y est vraiment admirable. Au surplus, notre entrée à un louis est un brin démocratique au regard de celles qu'on paye là-bas. Après avoir payé une livre pour examiner les chevaux dans le paddock, il faut en payer une autre pour aller dans les tribunes voir les courses, et encore une troisième pour pénétrer dans l'enceinte du Tattersall, si l'on veut parier. En tout 75 francs. Ce sont là les prix le jour du Gold Cup. C'est un peu moins cher les autres jours, mais guère, dix shillings de moins. Je ne parle pas de l'enceinte réservée, l'enceinte royale, où l'on ne pénètre que sur invitation. Encore une fois, ce meeting d'Ascot est très brillant. C'est un très beau spectacle que celui du cortège royal qui, détail à noter, arrive ponctuellement avant la première course : c'est à quoi nos présidents de la République ne nous ont pas habitués.

Passons maintenant à nos champions qui n'ont vraiment pas été heureux. Le mardi, nous avions comme représentants Qu'Elle est Belle II, Nomenoë, Jarretière et Mary The Second, pouliche née en Angleterre, mais entraînée en France et portant les couleurs du baron Maurice de Rothschild.

Jarretière est très mal partie dans le Royal Hunt Cup (1.550 mètres environ). Elle n'a jamais rejoint complètement le gros du peloton. Mary The Second s'est mieux comportée; elle est partie dans les premières et s'y est maintenue pendant les deux tiers du parcours. C'est tout le contraire de ce qu'attendait son entourage, qui craignait beaucoup son indocilité au départ, mais qui pensait que, bien partie, elle devait figurer à l'arrivée.

Qu'Elle est Belle II a subi une défaite radicale dans les Coronations Stakes, mais très excusable si l'on songe qu'elle ne rendait pas moins de quatorze livres a tous ses adversaires ; elle était d'un certain ordre. La gagnante Polkerris avait fini quatrième dans les Mille Guinées. Belhouse a essayé d'amener Qu'Elle est Belle II en dehors de l'entrée de la ligne droite, mais sans grand succès. Elle n'a jamais en somme joué un rôle sérieux.

De tous les chevaux français qui ont couru le mercredi, c'est Nomenoë qui, de beaucoup, fournit la meilleure course. Il a fini bon quatrième dans les Fern Hill Stakes, après avoir figuré à la distance, avec les trois premiers, et paru même un instant un gagnant possible. La course est revenue à une pouliche de deux ans, Saint-Amant et Miss Lettice, qui battait Charmian et Alope.

Mais le grand jour pour nous était le jeudi. C'est dans la Coupe d'Or, gagnée naguère par Elf et Maximum II, que ce sont mis en ligne nos principaux représentants Basse Pointe et Combourg. La désillusion a été plus grave, nos prétentions étant plus sérieuses. Combourg est tombé complètement boiteux à l'entrée de la ligne droite. Il était en tête depuis quinze cents mètres et il en restait encore trois à quatre cents à faire. Combourg disparu, le favori, Prince Palatine, qui était sur ses talons est passé en tête et de suite, Basse Pointe est venu l'attaquer. L'excellente pouliche est arrivée tout près de son adversaire, à une demi-longueur environ, et on a pu avoir un moment d'illusion, croire du moins pendant cent mètres, que la partie n'était pas irrémédiablement perdue. Mais Prince Palatine pourtant avait bien l'air de le dominer, et à la distance il n'y avait plus de doute possible. Basse Pointe battue abandonnait une lutte inutile et Prince Palatine gagnait facilement de plusieurs longueurs. La fille de Simonian avait déjà échoué l'an dernier dans la même course, elle y avait pris comme cette année la seconde place. Les voyages ne lui réussissent pas, et celui-ci l'avait, comme le précédent, éprouvé. Elle paraissait en très bon état le jour de la course, mais c'est l'avant-veille seulement qu'elle s'était remise à manger. Au surplus je crois bien qu'elle n'est jamais vraiment elle-même que dans la seconde moitié de l'année.

C'est dans cette dernière période qu'elle a remporté tous ses grands succès, et deux années de suite elle a paru transformée à compter du mois d'août. Ajoutons d'ailleurs qu'elle a échoué contre le gagnant du Saint-Léger de Doncaster, un très bon cheval, qui peut fort bien, en tout état de cause, être meilleur qu'elle. En résumé, la semaine d'Ascot a remporté le plus grand succès et les nombreux sportsmen français qui s'y étaient rendus, n'ont pas dû regretter leur déplacement, car si nos chevaux n'ont pas figuré, il y eut néanmoins beaucoup de sport. Un temps idéal ne cessa de favoriser les réunions de ce Royal meeting. La seule critique à formuler c'est que les champs ont été moins fournis que les années précédentes.

PERSIMMONS.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Grand Steeple Chase

Hopper cheval régulier à remporté la grande épreuve de 125.000 francs.

DEPUIS que le Grand Steeple Chase de Paris a cessé d'être un handicap pour devenir une course à poids pour âge, c'est-à-dire depuis 1890, il a été gagné dix fois par des quatre ans et treize fois par des animaux plus âgés. C'est dire que les conditions en sont fort judicieusement établies et que les représentants des diverses générations se mesurent, dans des conditions d'égalité parfaite, à un écart de poids très normal. Que les quatre ans y soient désavantagés, que la distance excède en général leurs moyens, comme je l'ai entendu dire si souvent, c'est ce que la statistique paraît démentir.

Hopper n'avait pas jusqu'ici le prestige de quelques-uns de ses illustres devanciers, mais je ne crois pas qu'il y en ait eu beaucoup de plus sérieux, de plus honnêtes et de plus accomplis. Il a traversé une mauvaise période et c'est ce qui lui a fait tort. Bon cheval déjà à trois ans, mais dominé, relégué au second plan par la brillante Causerie, il a eu quelque peine à s'accoutumer au parcours d'Auteuil. Pendant bien longtemps, il a marqué à la rivière du huit, et avec une désespérante régularité, un temps d'arrêt qui lui a coûté bien des courses. L'an dernier cependant, dans le Prix du Président de la République, gagné par Milo, il a fourni, dans des conditions singulièrement désavantageuses, avec une étrivière rompue, une course magnifique, qui annonçait un steeple chaser remarquable. Régulièrement, il eût dû battre la pouliche de M. G. Dreyfus, et sa victoire de dimanche sur Sea Lord, qui portait la même couleur, a un certain caractère de justice compensatoire. Cette performance brillante du Prix du Président de la République fut malheureusement isolé. Il sauta ensuite de mal en pis, si bien que son excellent entraîneur crut devoir renoncer provisoirement aux gros obstacles d'Auteuil.

M. GUERLAIN.

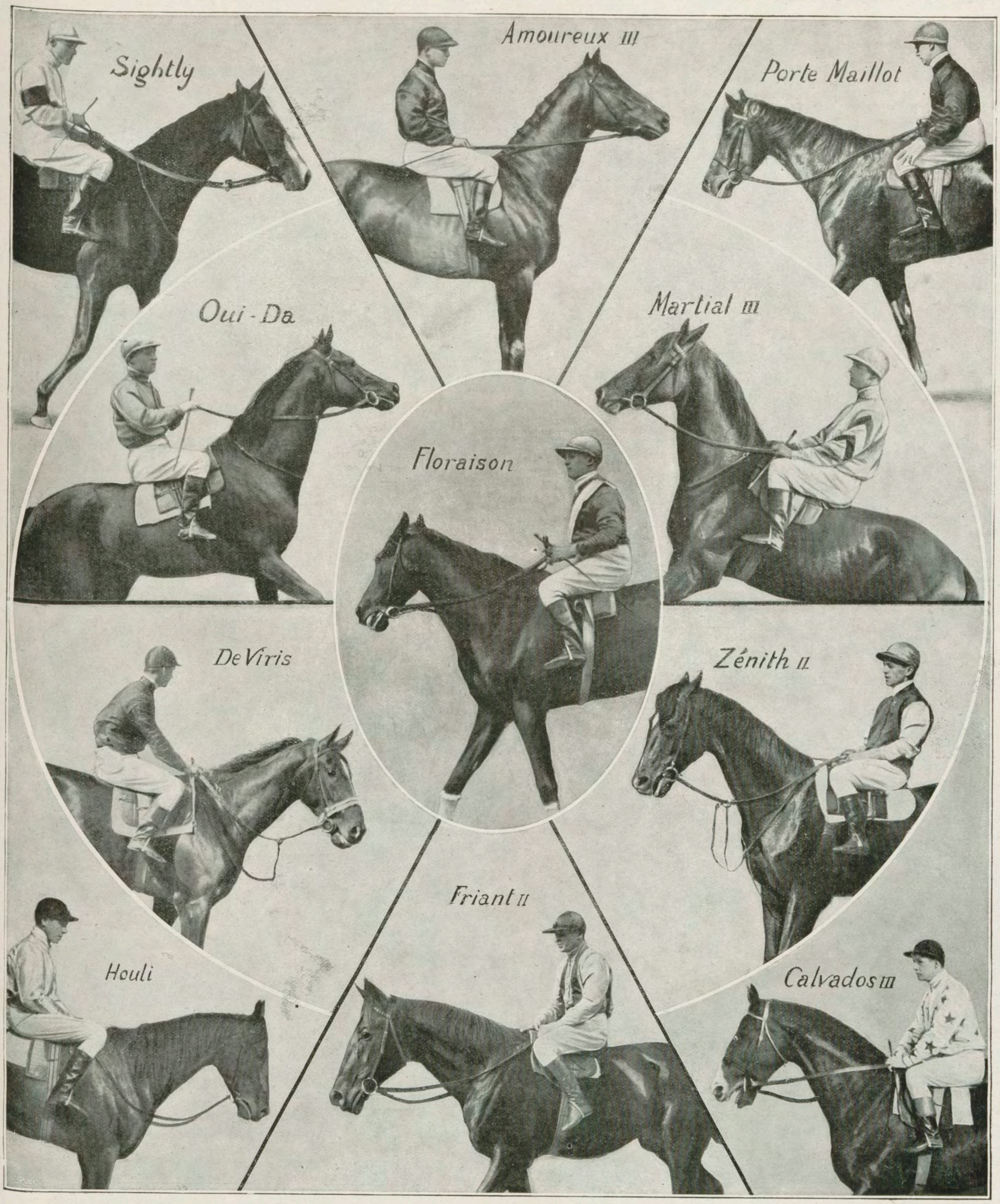
Il alla à Nice, y échoua assez malheureusement dans le Grand Prix, prit une très brillante revanche dans le handicap du dimanche suivant, puis revint à Auteuil gagner une course de haies. C'est à Pâques seulement qu'il reparut sur le parcours de steeple chase d'Auteuil, pour le Prix du Président de la République qu'il avait si malheureusement perdu l'année précédente et qu'il gagna cette fois très brillamment. Il sauta à merveille comme il l'a fait d'ailleurs encore dimanche dernier. Il est assez singulier de constater que Hopper, même dans sa période ingrate, a mieux sauté dans les occasions importantes que dans les petites. C'est un fait que je relate à titre de simple curiosité; il n'y a évidemment aucune conclusion à en tirer. D'ailleurs, il y a tout lieu de croire que l'excellent steeple chaser de M. Guerlain ne bronchera plus, sur ce parcours qu'il possède enfin admirablement. D'autres succès l'y attendent bien que la carrière d'un gagnant de Grand Steeple, soit singulièrement ingrate.

Sea Lord avait suivi fort exactement la voie tracée par ses prédécesseurs, fils de Saint Damien, comme lui, et appartenant, comme lui, à M. Gaston Dreyfus: Burgrave II et Grosse Mère, amené au début de la saison, montrant une assez bonne forme, gagnant des courses, puis repris en vue du Grand Steeple où il réapparaît dans un état magnifique et dans une condition qu'il n'a jamais connue : c'est la marche adoptée par l'entraîneur Lawrence pour Sea Lord, comme pour Burgrave II et Grosse Mère, et s'il a été moins heureux cette fois, ce n'est certes pas sa faute. Comment Sea Lord, qui n'a presque jamais pu fournir un parcours d'Auteuil correct, s'est-il si bien tiré de celui-ci ? Ce cas est plus remarquable encore pour lui que pour Hopper.

C'est le malheureux Trianon III, le sauteur le plus sûr des trois, qui est tombé. On l'a très vivement regretté. Il eut été très intéressant de le voir à l'arrivée avec Hopper et Sea Lord, et l'occasion était bonne pour lui, car jamais il ne s'est trouvé dans une condition plus remarquable que celle où nous l'avons vu dimanche.

STUART.

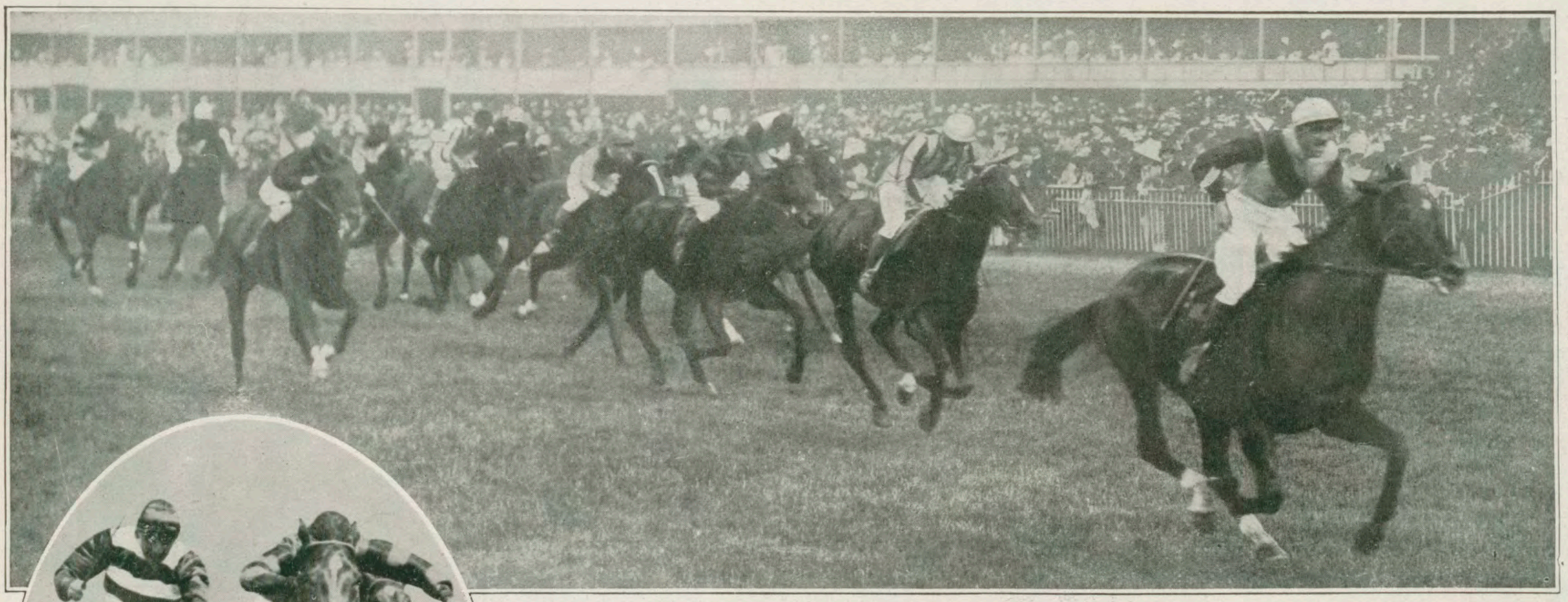
AVANT LE GRAND PRIX



QUELQUES FAVORIS DE L'ÉPREUVE DE DIMANCHE.

De tout le lot de chevaux qui s'aligneront le 30 juin dans le Grand Prix de la ville de Paris : Friant II, Amoureux III, De Viris, Floraison, Zénith II et Martial III sont ceux qui présentent le plus de garanties. Friant II vient d'enlever facilement le Derby de Chantilly, Amoureux III le second du Derby, s'est classé second aussi dans les Prix Daru et Lupin. De Viris a gagné le Grand Prix de Bruxelles. Floraison a pris la première place des Prix Daru et Lupin. Zénith II est le gagnant du Prix Hocquart, et Martial III a enlevé facilement le Prix Boïard. C'est notre favori.

LE MEETING D'ASCOT



ROYAL HUNT CUP HANDICAP (1.550 mètres, 38.750 francs). — Après le départ. Notre représentante Jarretière a couru très obscurément. C'est Eton Boy (100/12) à M. H. P. Nickall (Trigg), qui a triomphé, battant notre ancien cheval Long Set et Matelot. En médaillon : L'arrivée du New Biennial Stakes (2.600 mètres, 12.500 francs, 20 juin). Prince San arrivé second, mord Feu de Joie, le vainqueur, pendant les dernières foulées de leur lutte.

ASCOT STAKES HANDICAP (3.200 m., 50.000 fr.). — 18 juin. — L'arrivée.

Disputée au cours de la première journée du meeting d'Ascot, cette importante épreuve est revenue à The Policeman (100/12) à M. F. S. Barnard (Robbins), devant Rot's Pride et Puro Caster. Le roi et la reine d'Angleterre assistaient à la réunion. Beaucoup de sportsmen français avaient fait le déplacement pour assister au royal meeting d'Ascot.

LA COUPE D'OR (4.000 mètres, 87.500 francs), — 20 juin. — L'arrivée.

Basse Pointe, fatiguée par le voyage et Combourg, qui est tombé boiteux à 400 mètres de l'arrivée, n'ont pas pu avoir raison de Prince Palatine, à M. T. Pilkington (O'Neill). A l'entrée de la ligne droite, Combourg était en tête devant Prince. Palatine, quand il tombait boiteux. Prince Palatine gagnait alors le poteau Basse Pointe ne pouvait faire mieux que de finir à 5 longueurs de lui.

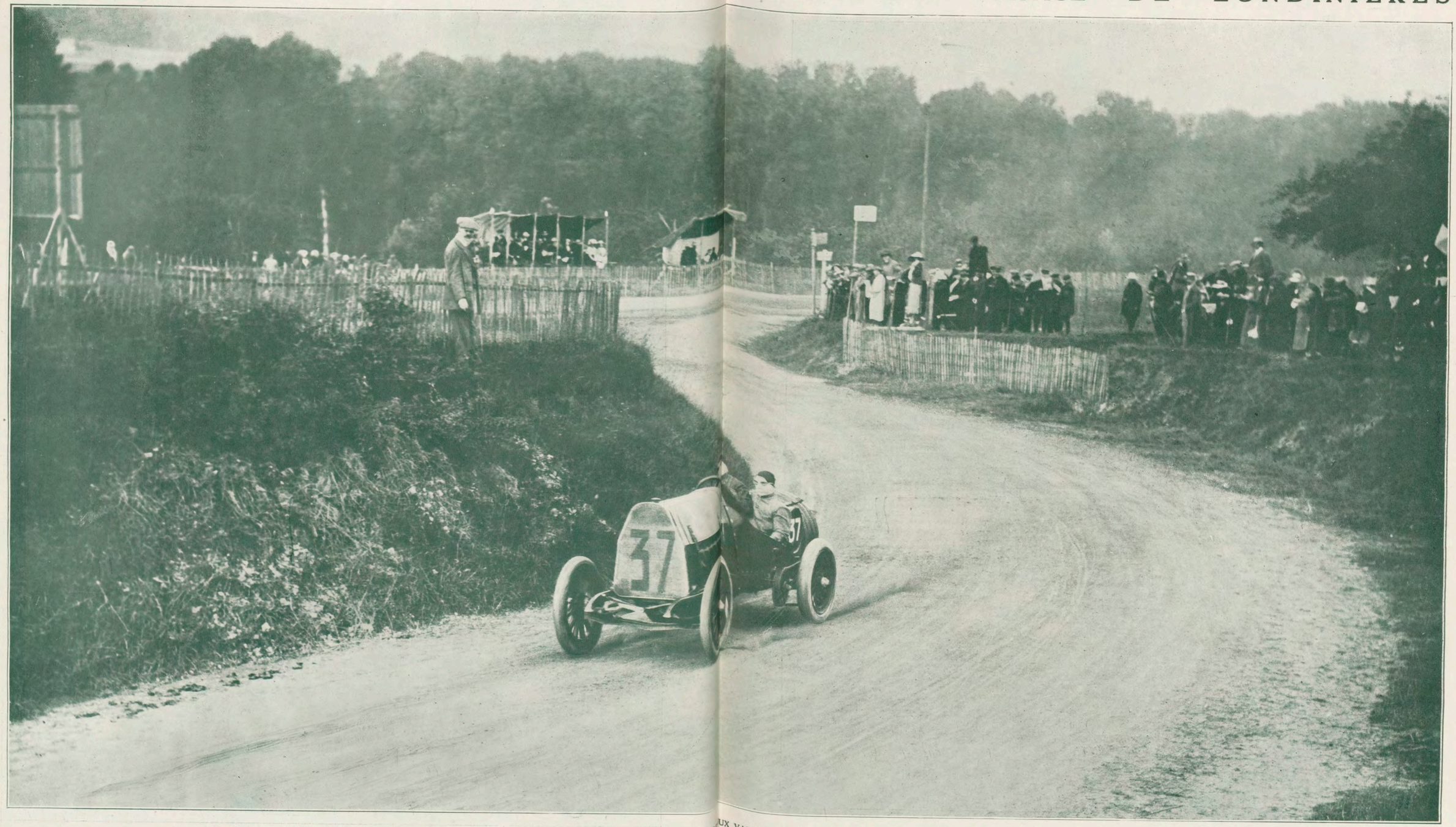
LA VICTOIRE

BOILLOT, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE L'A. C. F. A SON ARRIVÉE.

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, après une lutte homérique qui a duré deux journées, s'est terminé par une victoire française, celle de Peugeot. L'excellent conducteur Boillot s'est classé premier, couvrant les 1540 kilomètres du circuit en 13 h. 58 m. 2 s. 3/5, soit à une vitesse moyenne de 110 kilom. 700 à l'heure. Il est bon de signaler qu'avec sa Peugeot de 7 litres 60 de cylindrée, Boillot a battu toutes les voitures de 14 et 15 litres.

Supplément au n° 719 de la *Vie au Grand Air.*

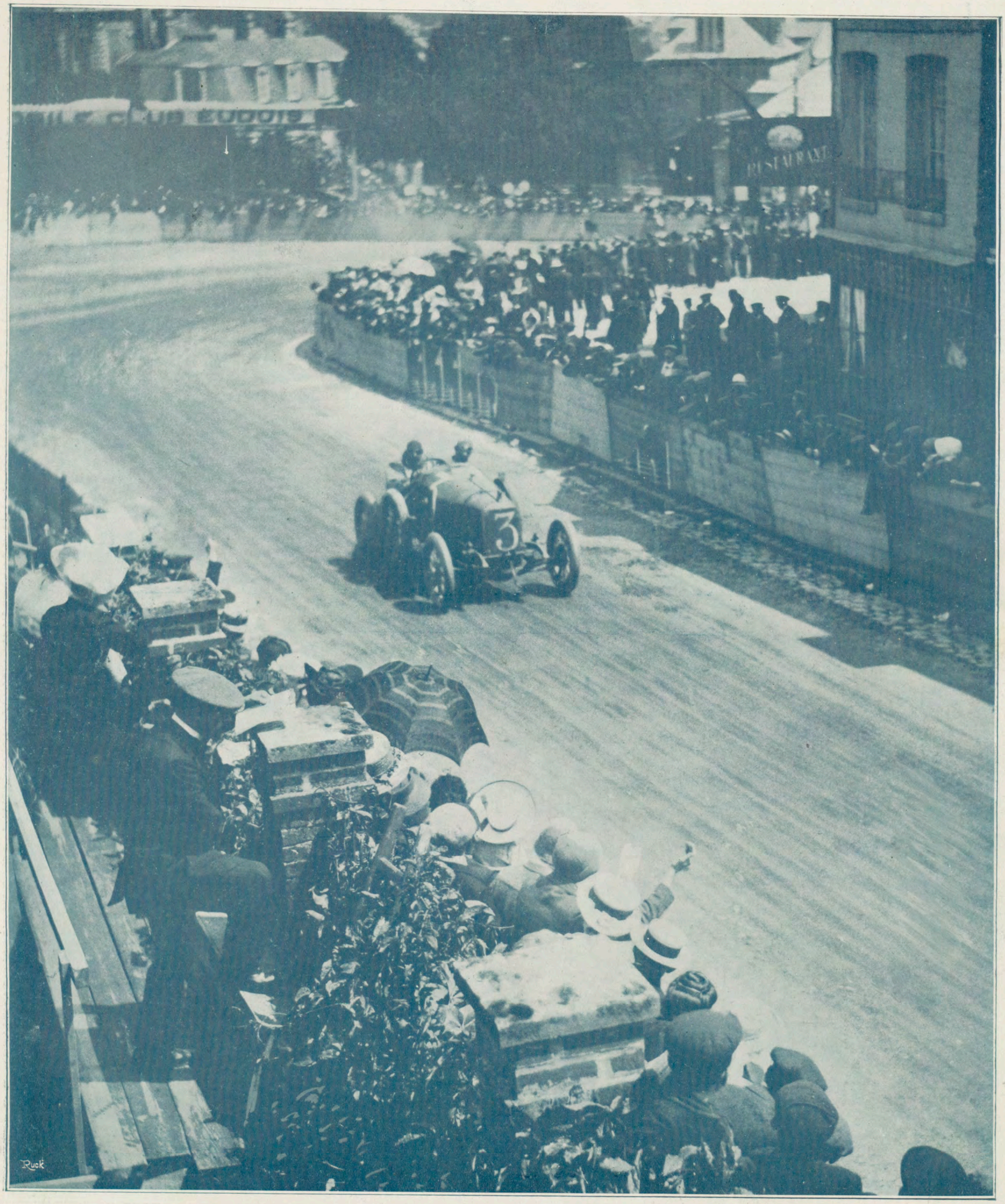
L'AMÉRICAIN BRUCE-BROWN, A LA SORTIE DU VIRAGE DE LONDINIÈRES



LE GLO UX VAINCU

Les deux journées du circuit de Dieppe ont été passionnantes de bout en bout. Notre compatriote Boillot et l'américain Bruce-Brown se livrèrent une lutte acharnée. La foul compatriote on lui fit une ovation énorme, son admirable course ayant enthousiasmé toute l'assistance ; mais bientôt un grondement se faisait entendre et la voiture rouge de attendait avec anxiété le résultat de ce duel à outrance. Le premier jour, au cinquième tour, Boillot passait l'Américain aux tribunes pendant qu'il ravitaillait ; durant les tour Bruce - Brown arrivait comme un bolide, franchissant la ligne avec deux minutes d'avance seulement sur Boillot. Bruce Brown couvrit les 770 kilomètres de la première journée suivants ; Boillot regagnait toujours de plus en plus de terrain, il avait en effet été retardé par des crevaisons au commencement. Quand à 11 heures 35, on vit arriver notre en 6 h. 36 m. 37 s., soit à raison de 116 kilomètres 300 à l'heure. Mais le lendemain, quelle revanche pour Boillot ! (*Magnéto Bosch*).

LE DERNIER VIRAGE

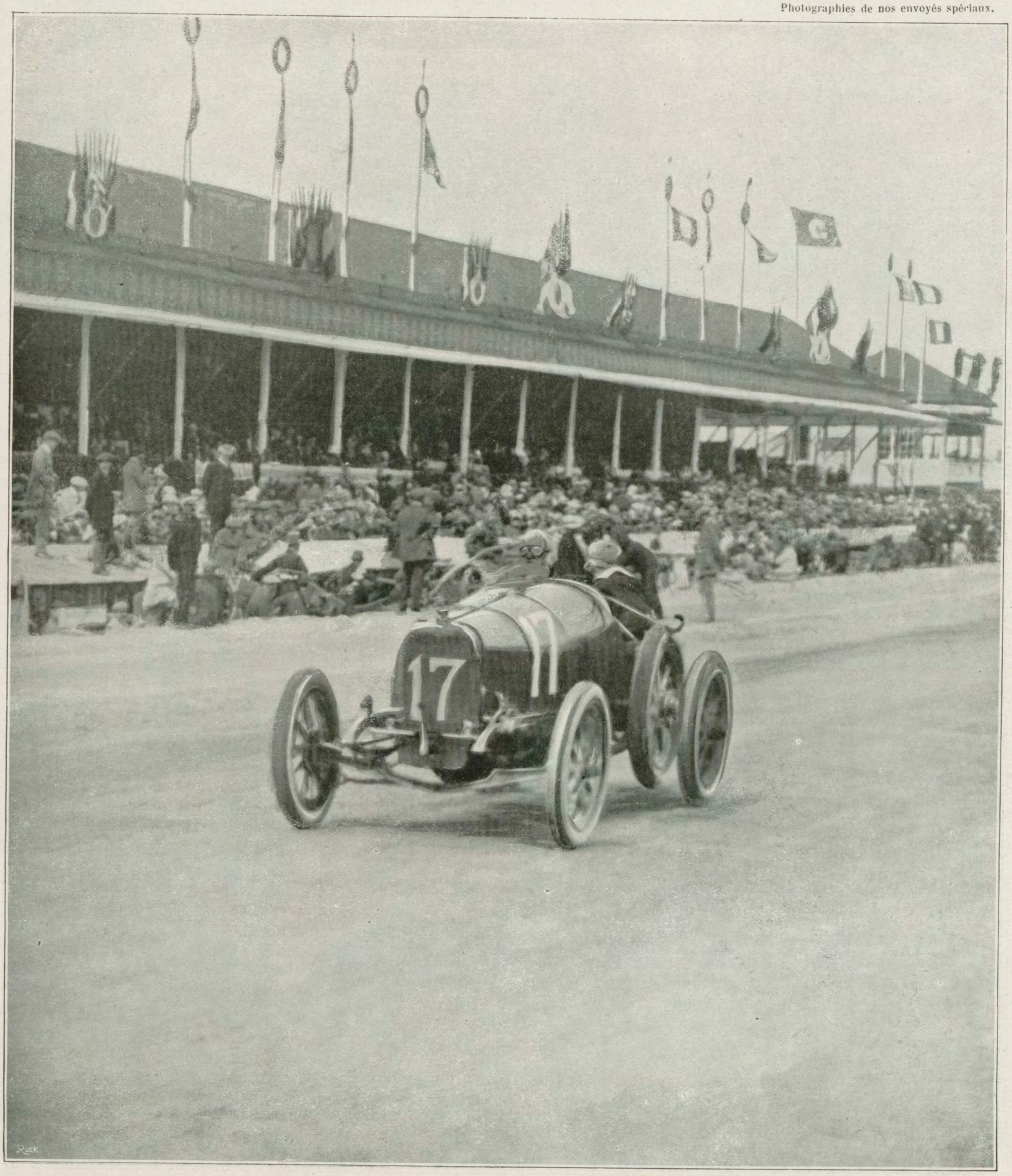


RIGAL, VAINQUEUR DE LA COUPE DE L'AUTO, PASSE A EU

La catégorie des voitures de 3 litres de cylindrée est revenue à Rigal, qui à fait une course superbe, couvrant les 1540 kil. en 14 h. 38 m. 36 s. Les Sunbeam ont été remarquables de régularité, puisqu'elles prennent la seconde place avec Resta a 1 m. 15 s. du premier et la troisième avec Médinger et ne sont battues que par deux grosses voitures. Il est bon de remarquer que le moteur est un moteur de série de 12 chevaux, un peu poussé seulement pour la circonstance. C'est un double succès pour l'excellent Rigal, qui s'est assuré l'agence générale des Sunbeam pour la France et les colonies.

LE CIRCUIT DE DIEPPE

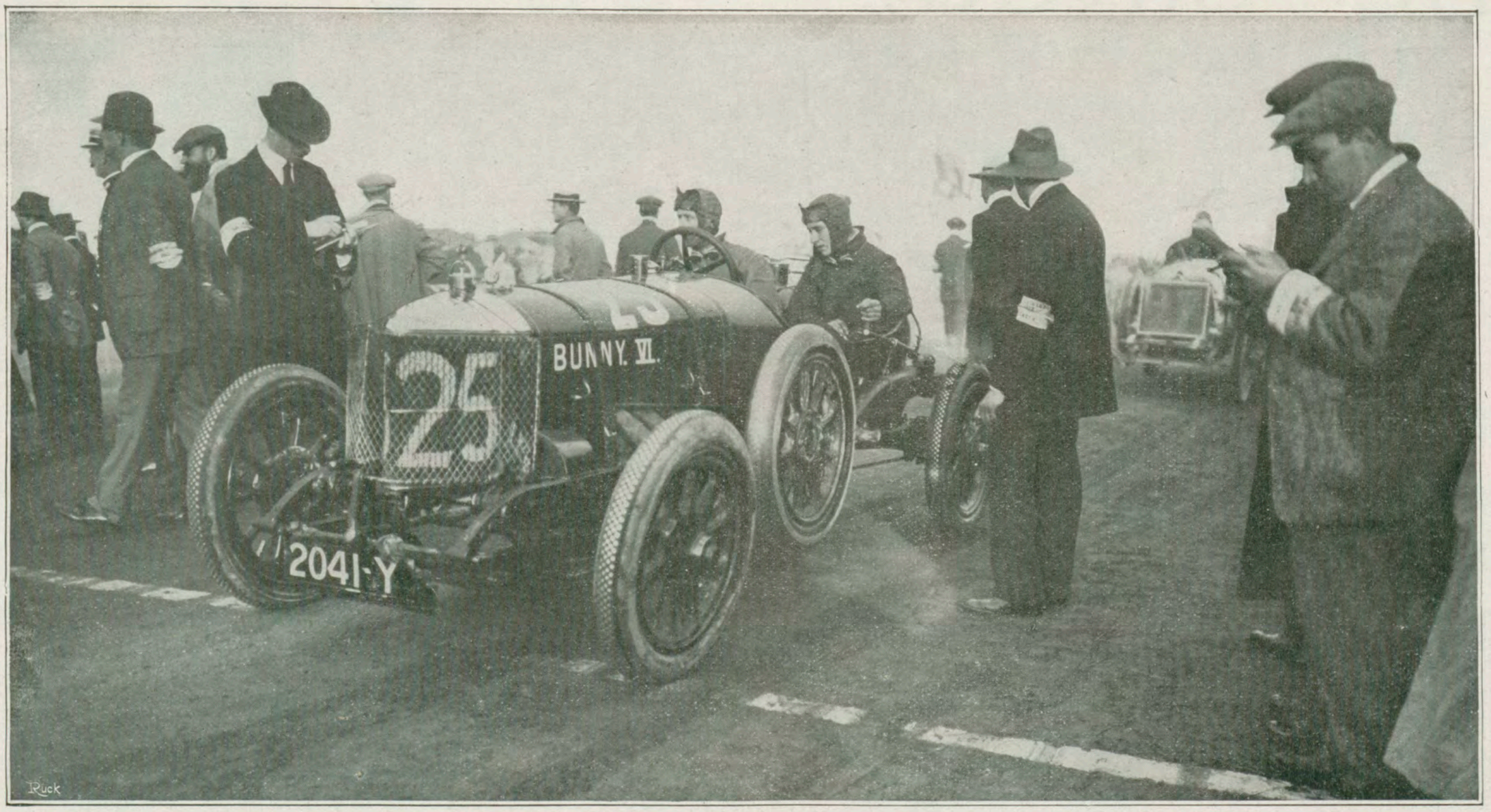
Photographies de nos envoyés spéciaux.



RESTA, PREMIER DE LA COUPE DES TROIS LITRES LE PREMIER JOUR

La coupe de "l'Auto" qui se disputait en même temps que le Grand Prix de l'Automobile-Club (formule libre), a été un triomphe pour les concurrents anglais, qui d'ailleurs travaillent cette formule de course depuis longtemps. Resta montait une voiture Lunbeam, du type commercial 12 H.P.

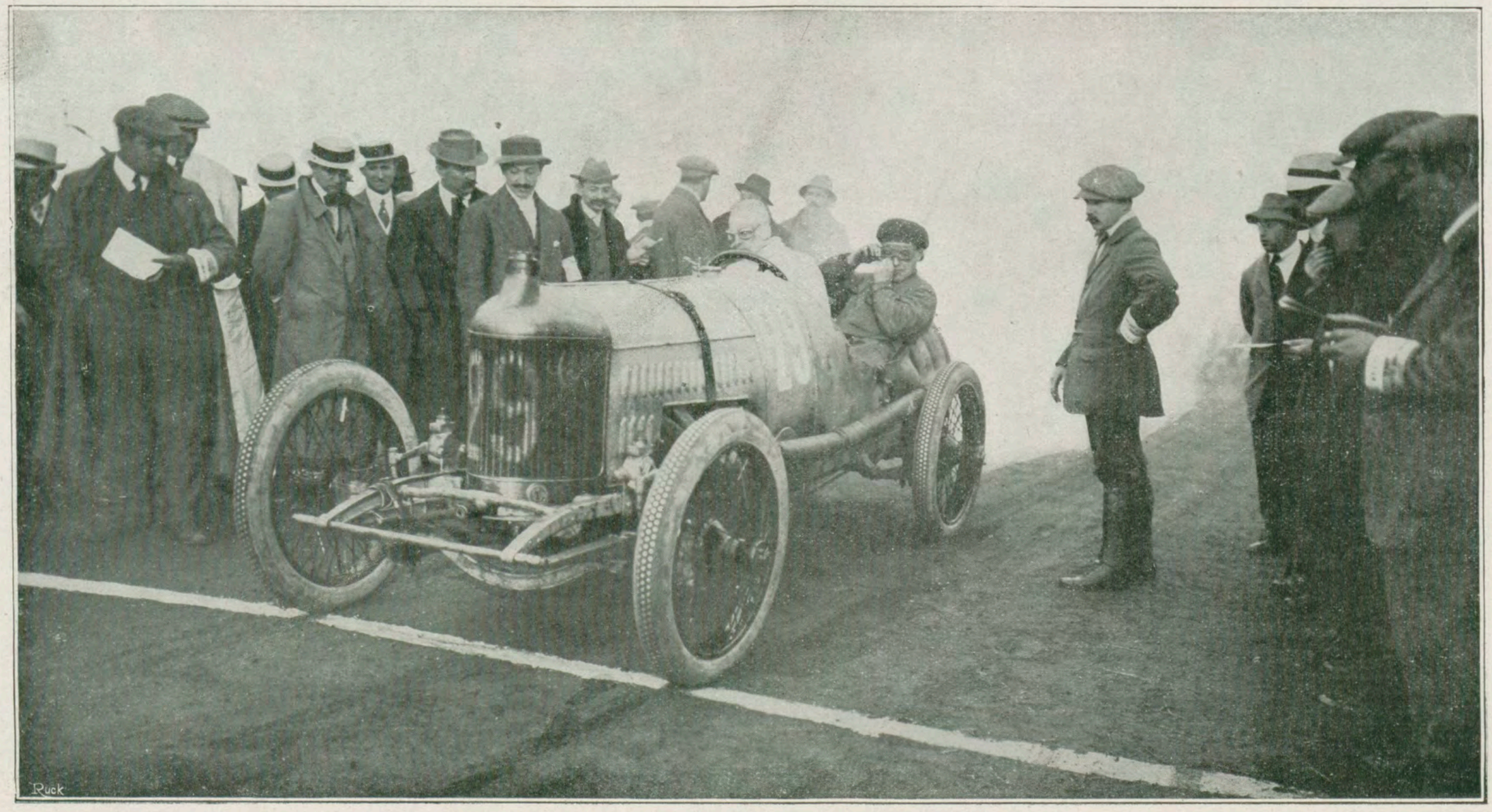
LES DÉPARTS DE DIEPPE



HERBERT SUR LA LIGNE

Herbert sur sa Singer prit le départ à 5 h. 42 m., il pilotait une voiture du type de celle qui accomplit à Brooklands, à Mayenne et à Sillé-le-Guillaume de superbes performances. Avec un moteur de 20 chevaux seulement, cette voiture monta la côte de Mayenne avec quatre personnes, à plus de 80 kil. à l'heure.

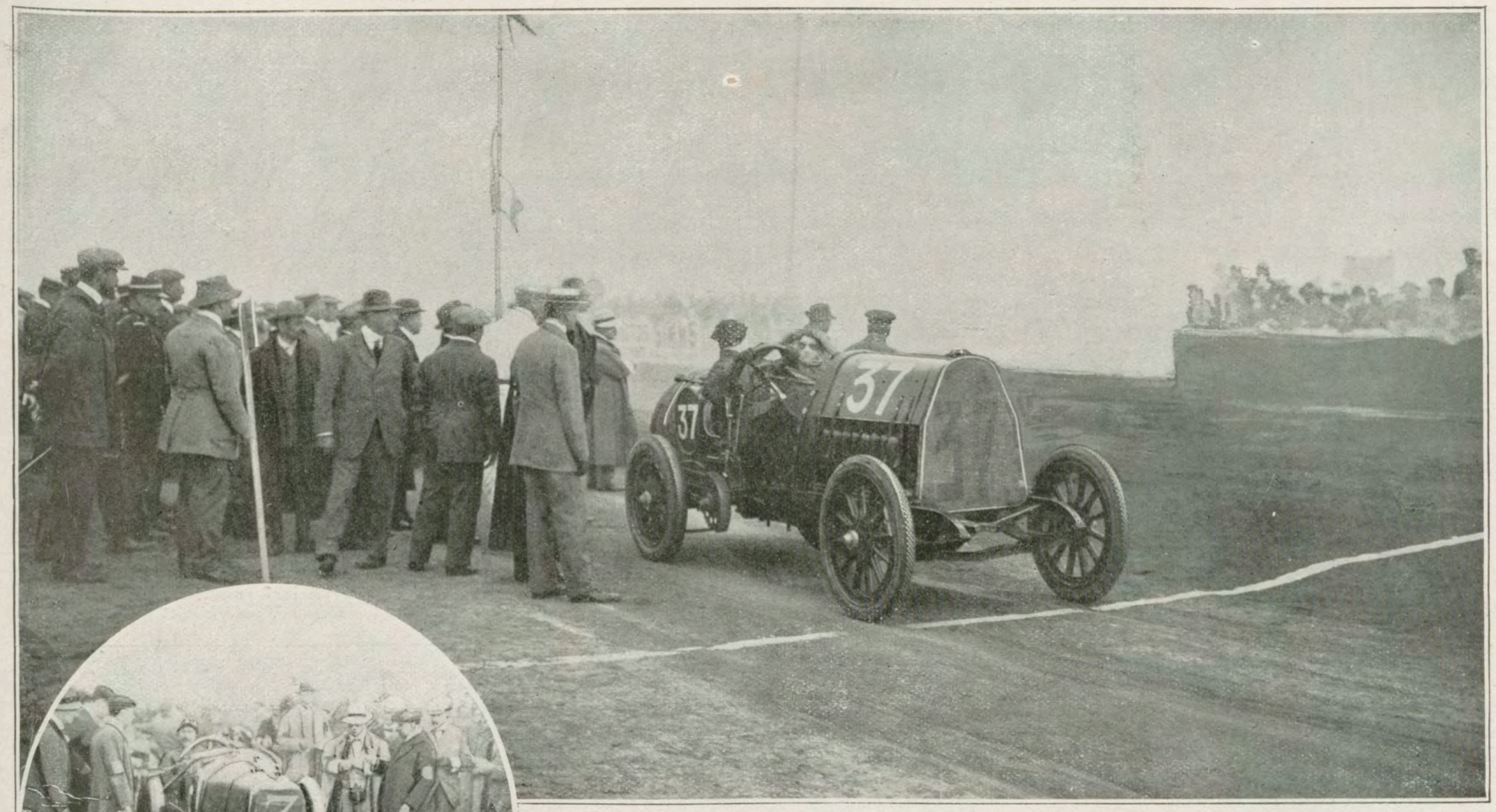
LES VOITURES COTE AU CIRCUIT



DE VÈRE VA PARTIR

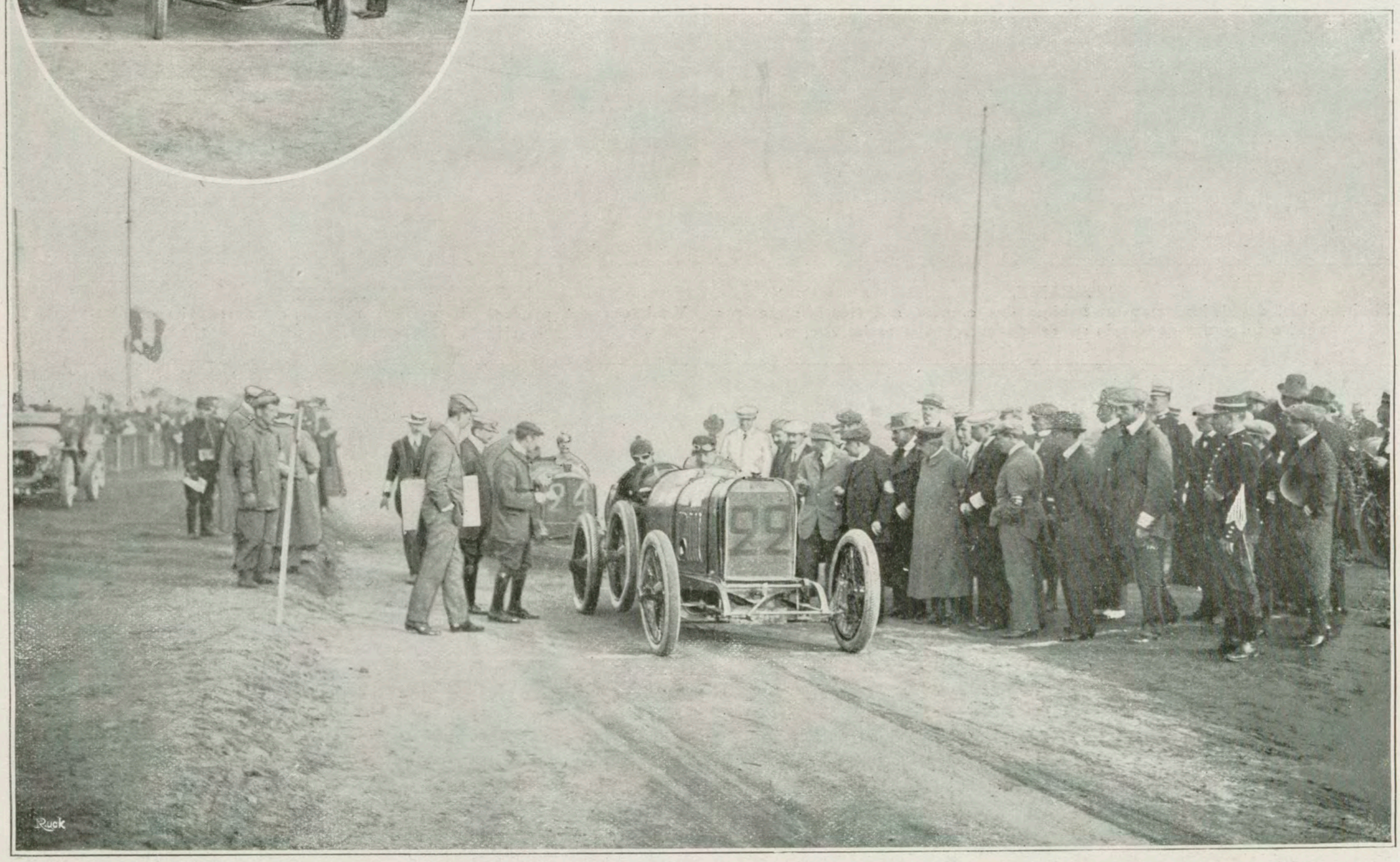
Les voitures Côte, avec leur moteur à deux temps, firent une très jolie course, De Vère se classa en 10 h. 29 m. 46 s. Gabriel se fit applaudir à son premier tour pour la belle tenue de sa voiture, dont le petit moteur à deux temps 89×120 fut très régulier. (*Roues Rudge Whitworth, pneus Continental.*)

LES DÉPARTS DE DIEPPE



BRUCE BROWN

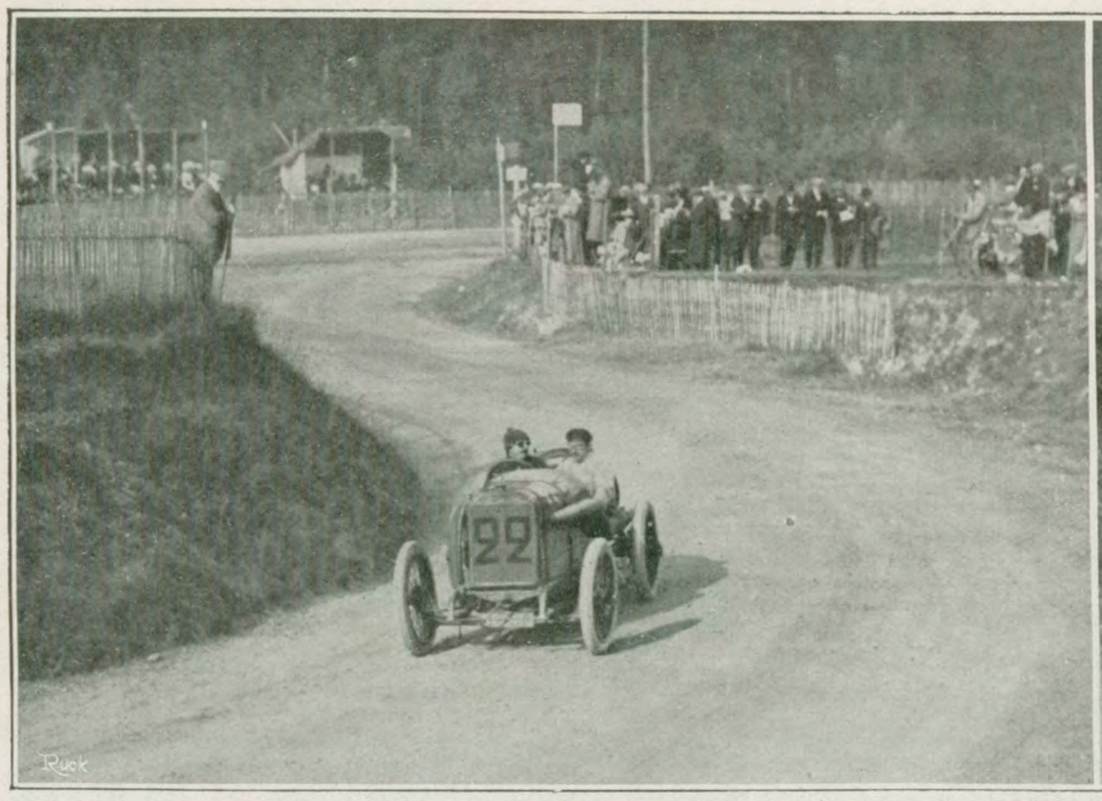
Le fameux Américain, deux fois vainqueur du Prix d'Amérique, avait revêtu un masque très hermétique, ainsi que son mécanicien.



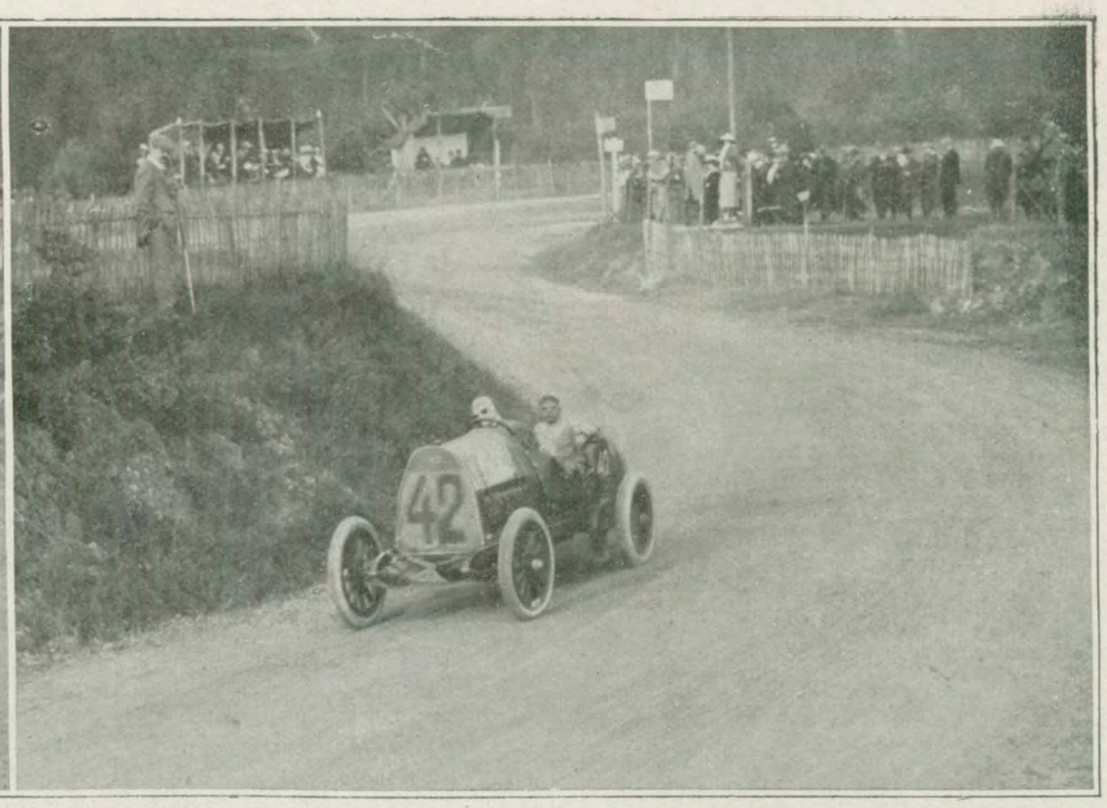
BOILLOT

Boillot, le camarade du regretté Guippone, s'est révélé conducteur de grande classe, il avait déjà à son actif beaucoup de performances, mais aucune ne vaut sa course dans le Grand Prix de Dieppe. Il se classa le premier jour derrière Bruce Brown, couvrant les 770 kilomètres en 6 h. 38 m. 38 s. Il triompha le lendemain en grand coureur. (*Voiture Peugeot, magnéto Bosch, Roues Rudge-Whitworth, pneus Continental, huile Vacuum Mobiloïl.*) En médaillon, le départ de Rigal.

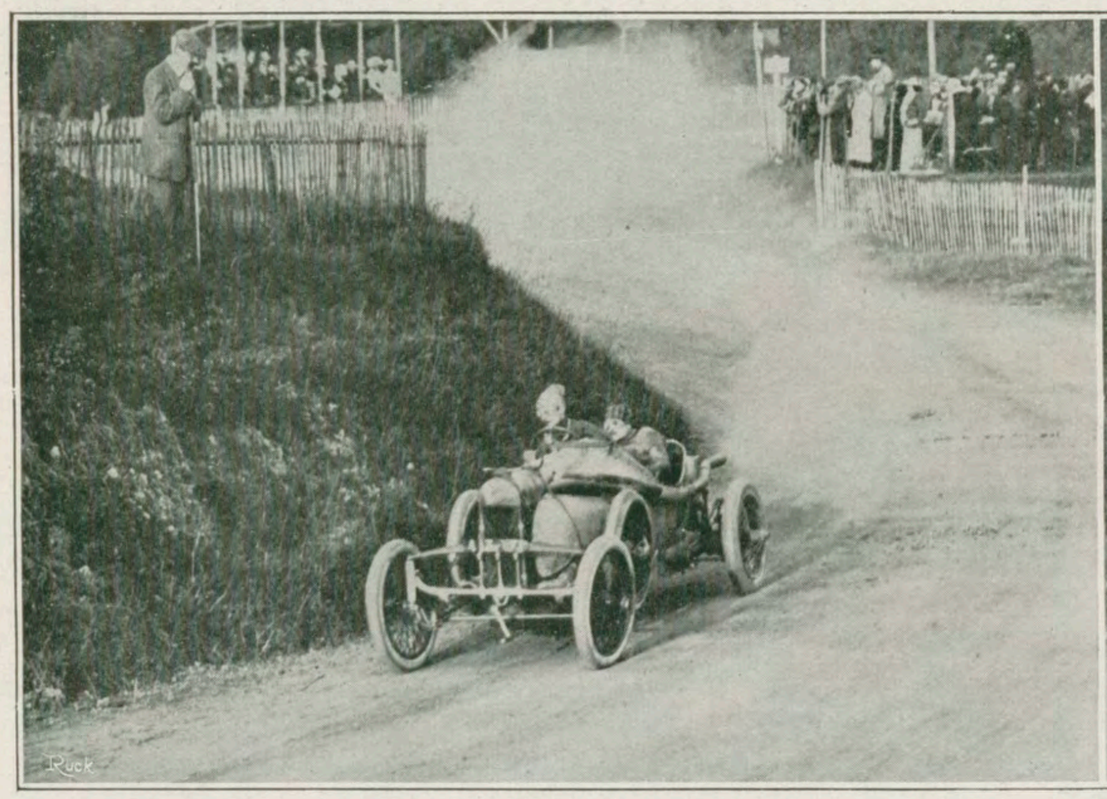
COMMENT ILS VIRENT



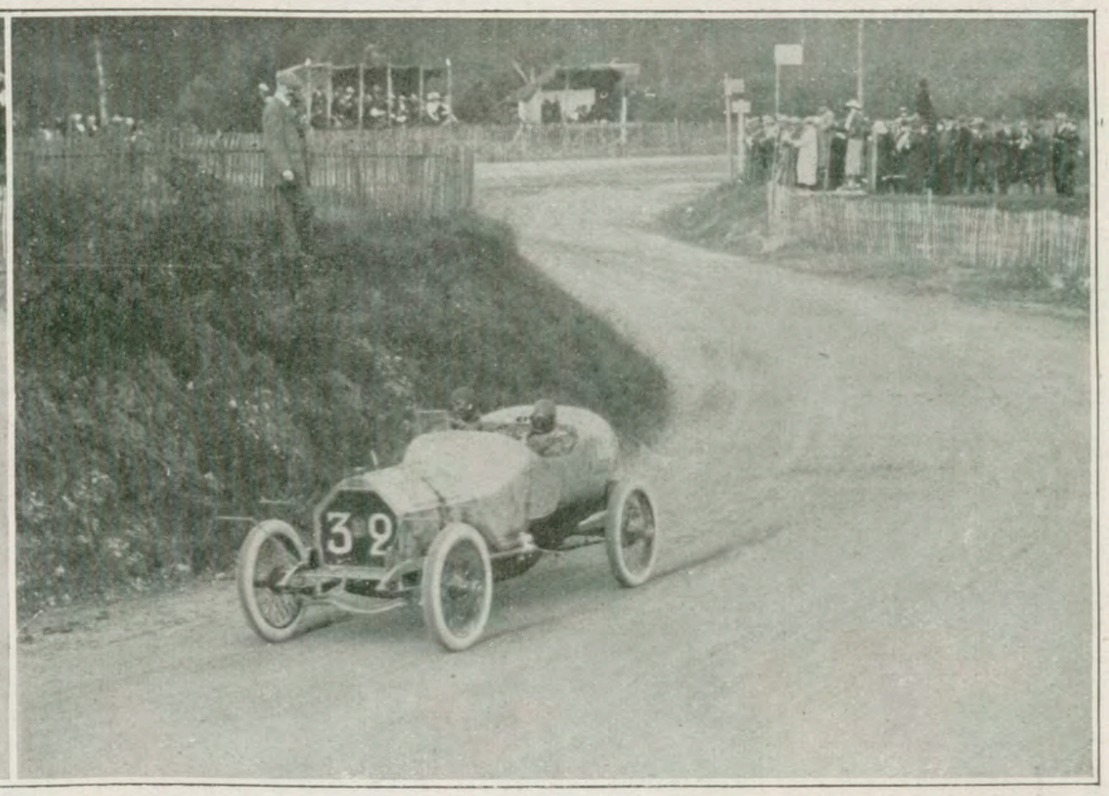
BOILLOT.
Boillot qui se classa à 2 minutes de Bruce Brown, le premier jour et triompha le lendemain, vire vite mais sans exagération. (*Magnéto Bosch, Pneus Continental.*)



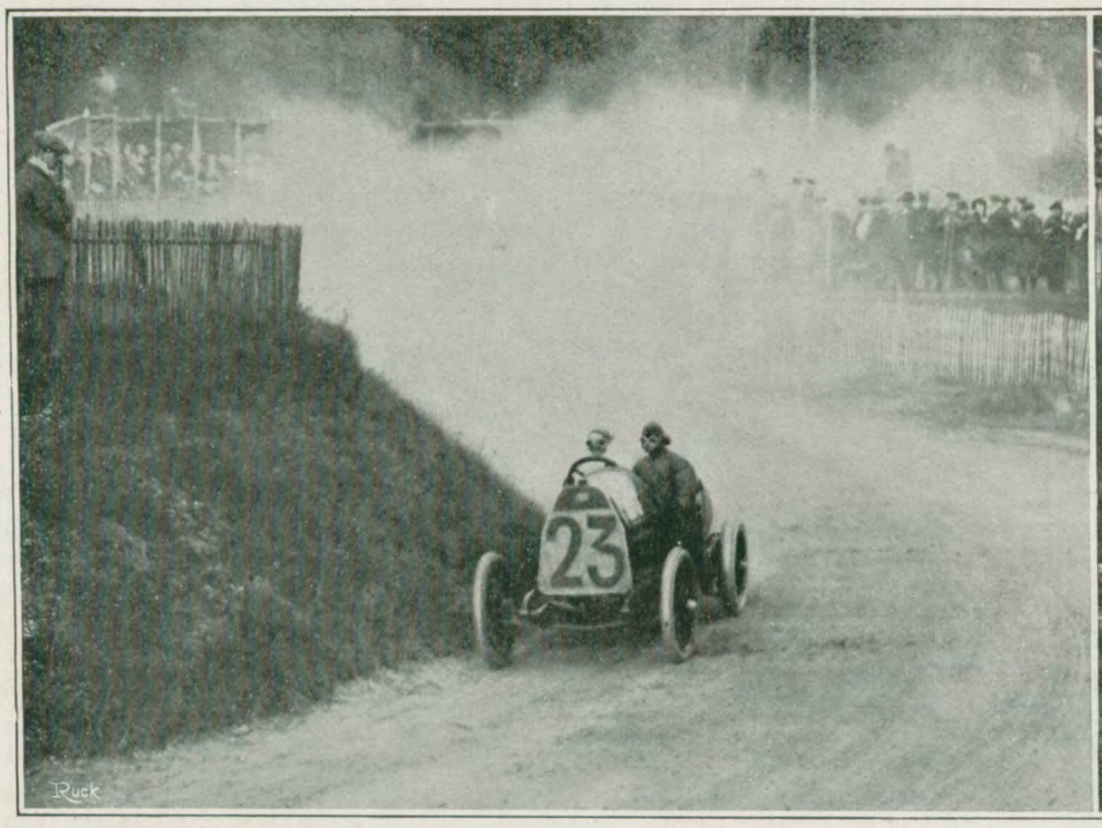
DE PALMA.
Ralph de Palma partisan de la méthode américaine, prend ses virages sans ralentir, il en a vu bien d'autres dans les coupes Vanderbilt et d'Amérique.



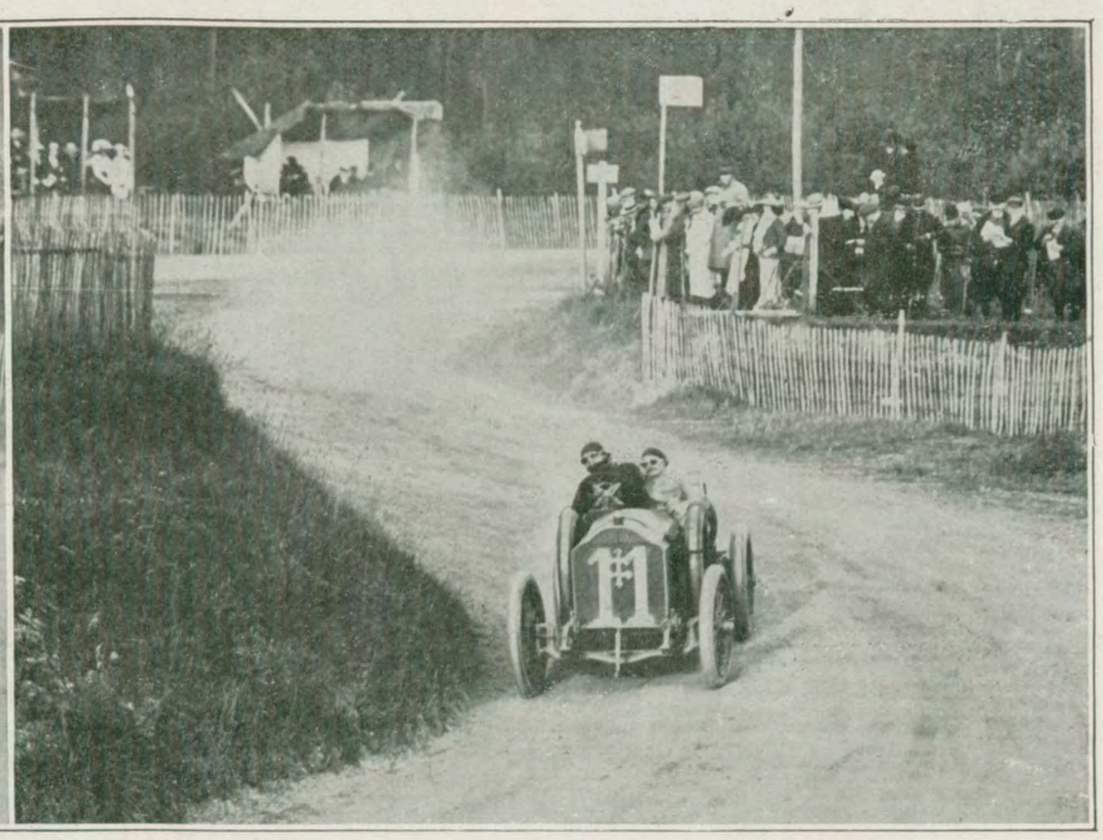
SIZAIRE.
Sizaire qui est depuis longtemps un habitué des courses, sait très bien ne pas perdre un pouce de terrain sur ses concurrents, dans les virages.



VONLATUM.
Vonlatum est prudent, il préfère ralentir dans ses virages plutôt que de risquer l'accident. (*Pneus Continental.*)

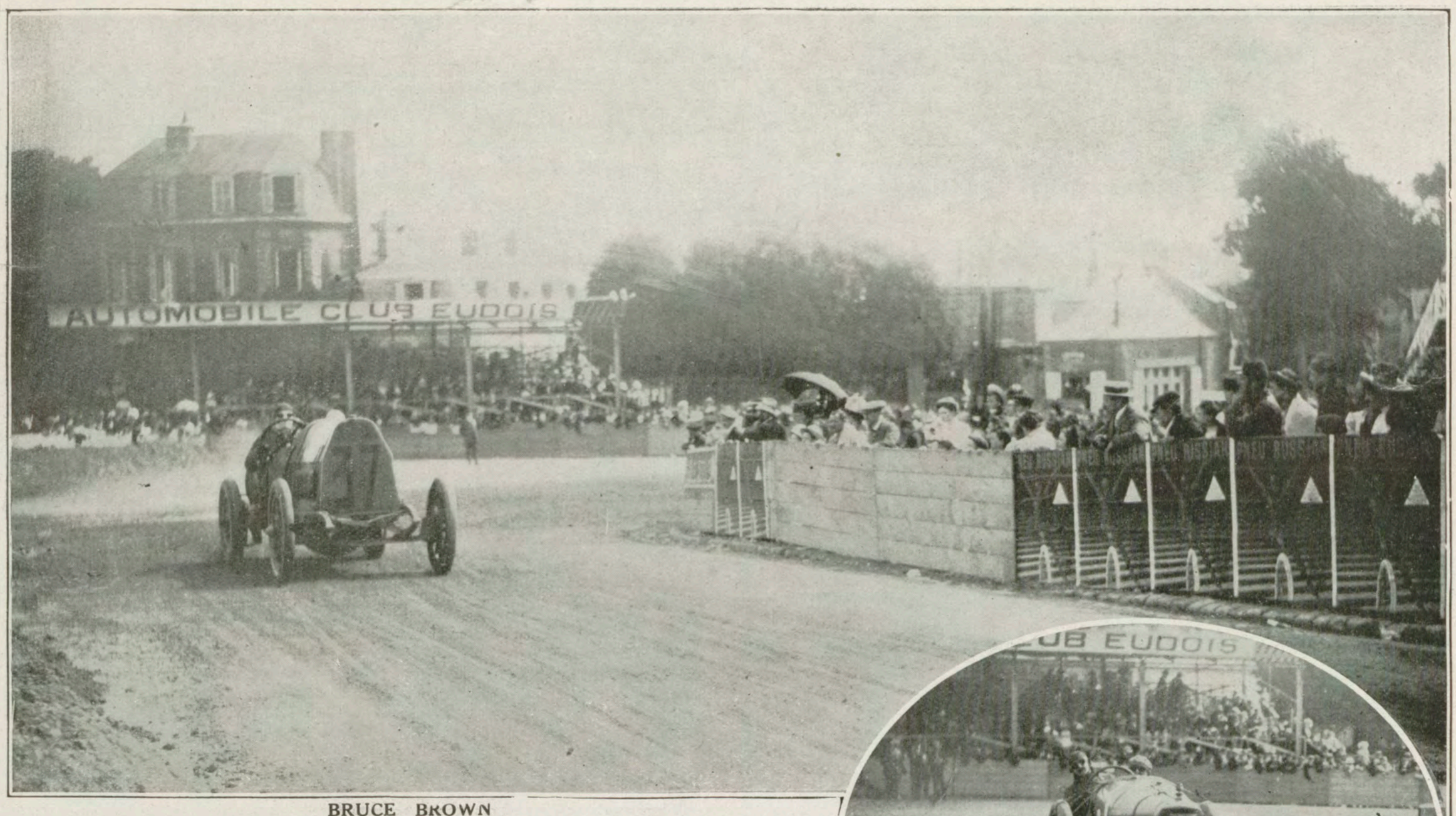


WAGNER.
Wagner serre ses virages le plus près qu'il peut, mais il n'échappe cependant pas à la sortie tant il est habile. (*Magnéto Bosch, Roues Rudge-Whitworth.*)



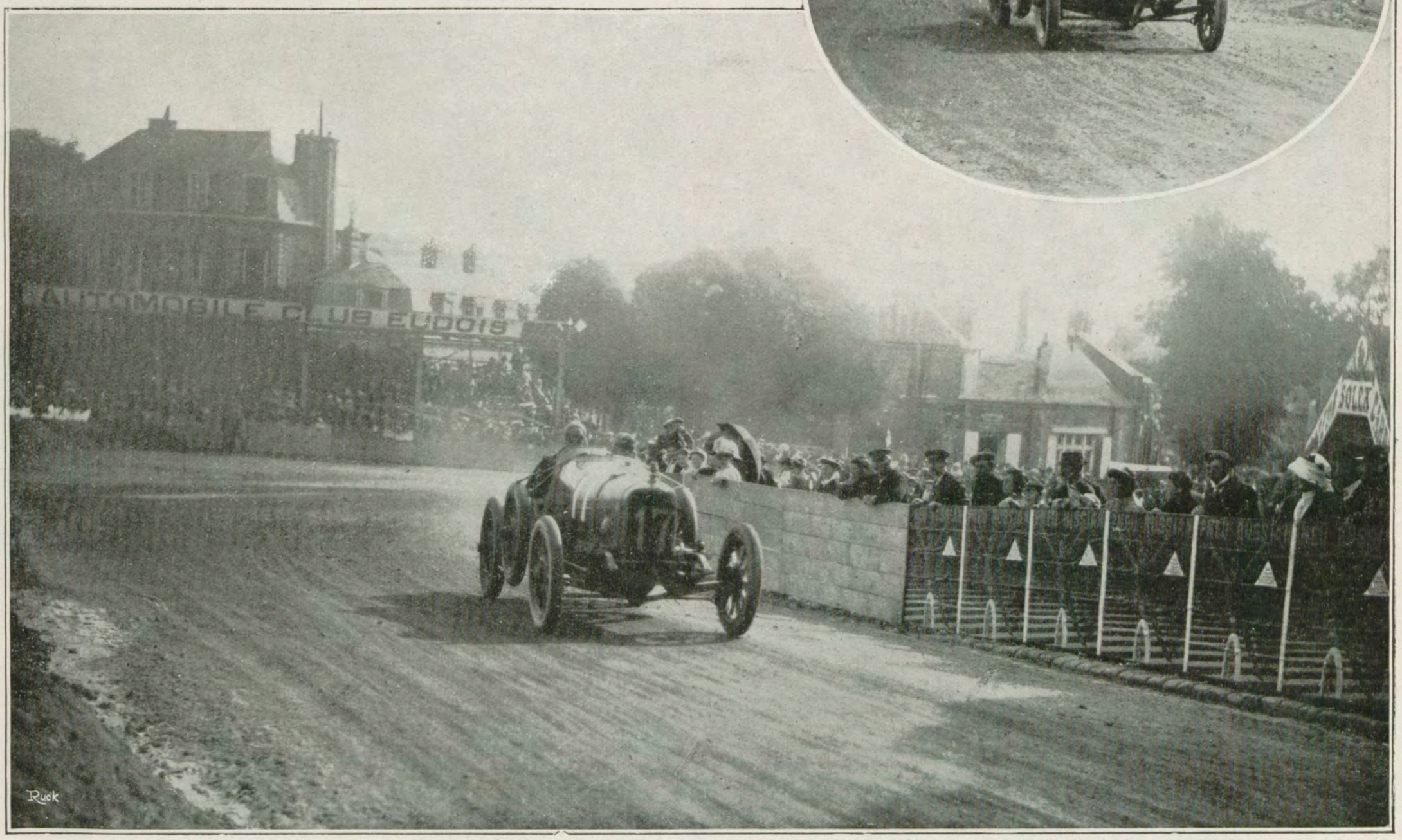
HÉMERY.
Hémery, le champion des Lorraine-Dietrich, garde toujours une très grande prudence, même dans les virages qui lui sont familiers comme celui de Londinières.

LE DANGEREUX VIRAGE D'EU



BRUCE BROWN

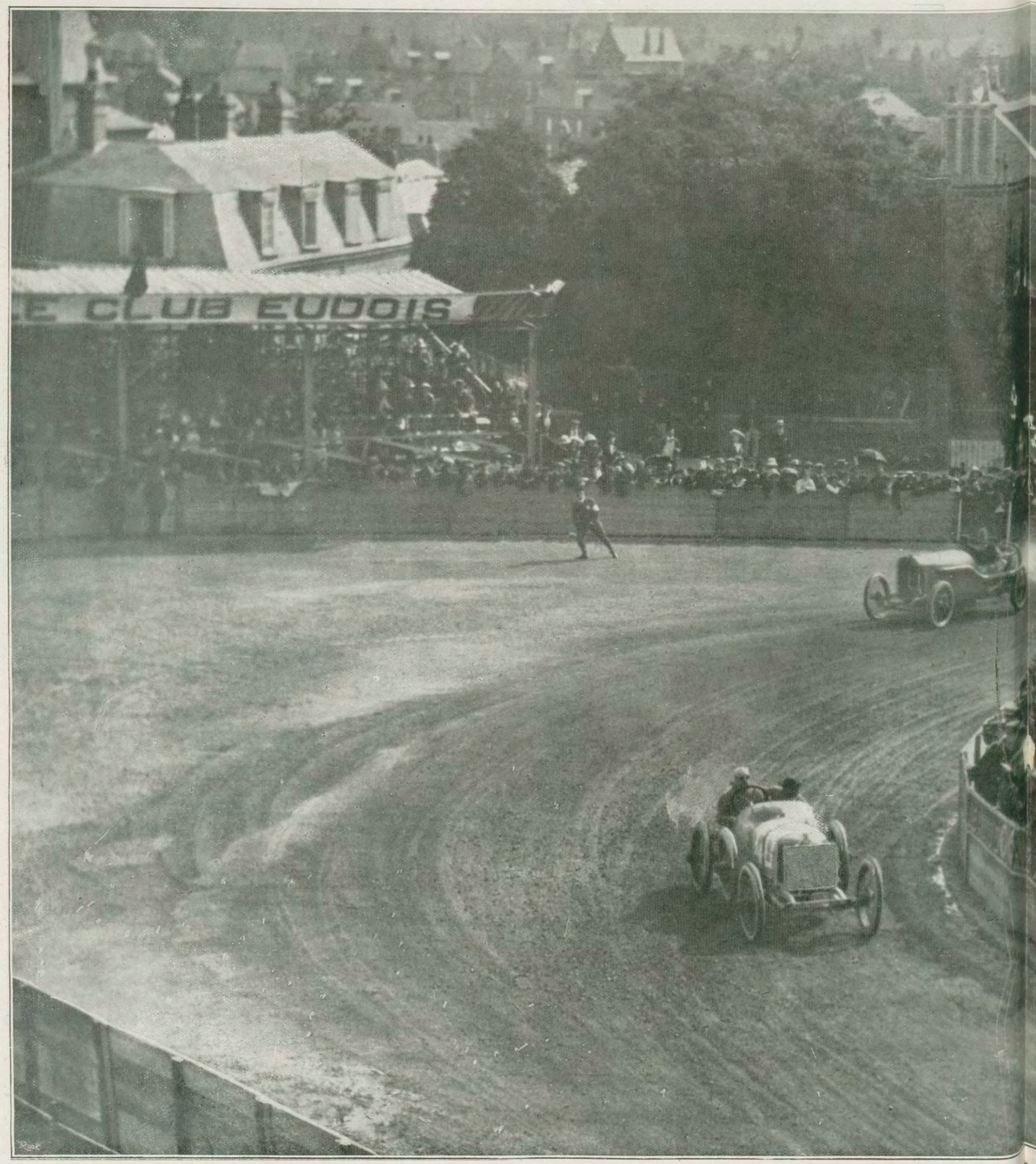
Les spectateurs se pressaient en grand nombre au virage d Eu, qui est très difficile à prendre, dans l'espoir d'assister peut-être à un accident ; mais ils ne virent heureusement, que des dérapages sans conséquence.



RESTA SERRE SON VIRAGE

Resta, qui se classa en tête des concurrents de la Coupe de « l'Auto », lors de la première journée, prit la quatrième place du classement général derrière Bruce Brown, Boillot et Wagner. Son temps total était de 7 h. 10 m. 54 s. (*Voiture Sunbeam, Magnéto Bosch*). En médaillon, Rigal, second de la Coupe des Trois Litres.

BOILLOT PASSE BARRIAUX AU VIRAGE D'EU

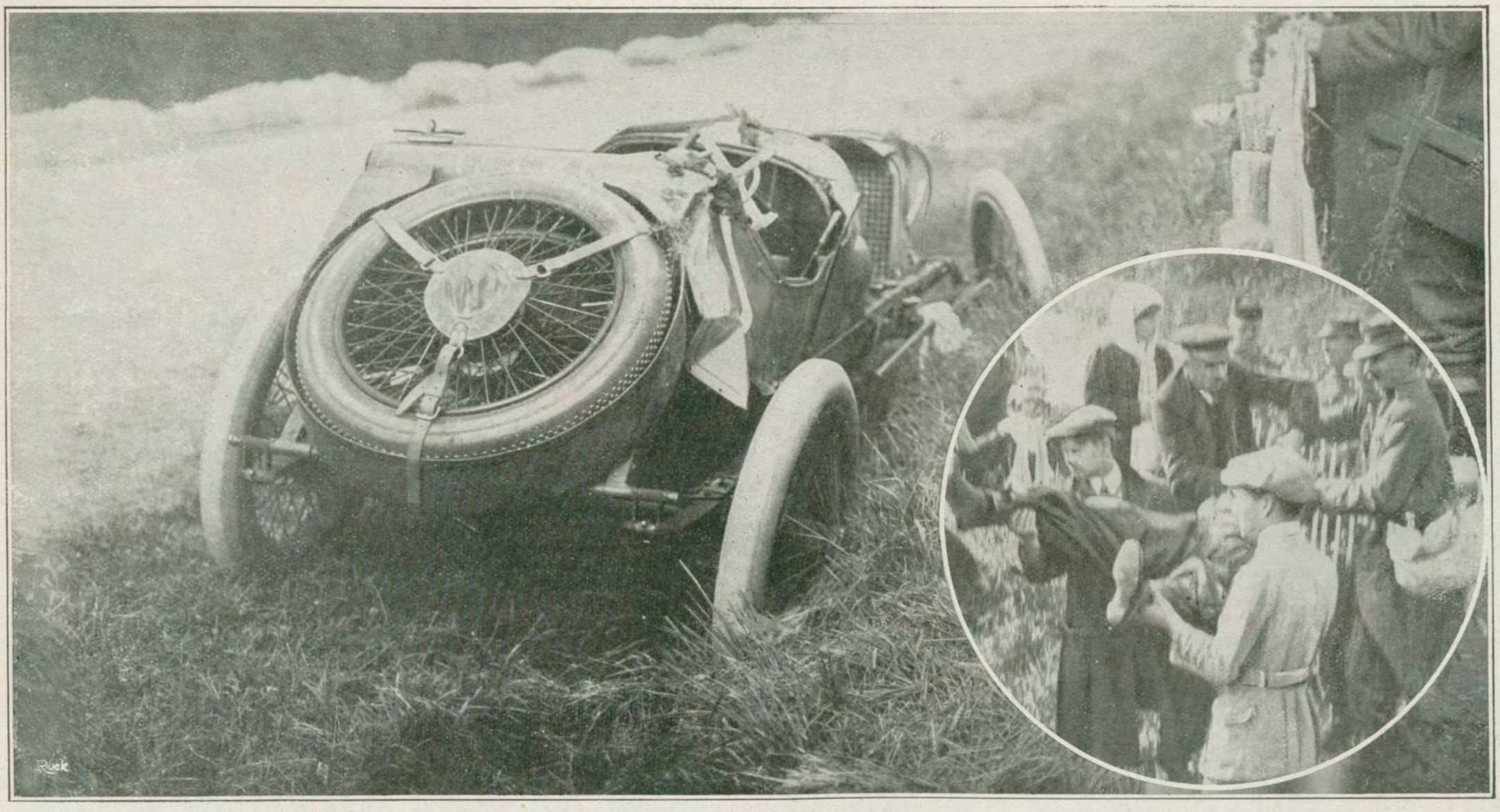


UN MOMENT D'ÉMOTION

Pendant le circuit de Dieppe, il y eut des coude-à-coude angoissants pour les spectateurs. Certains concurrents luttèrent de front pendant plusienrs kilomètres. Notre photographie a été prise au moment où Boillot entre dans le virage d'Eu, tandis que Barriaux qui est à la corde, en sort. C'est au cours de la lutte très serrée qu'il livrait à Garcet que Collinet est tombé dans un fossé devant la gare de Wenchy. Cet accident qui occasionna la mort du compagnon de Collinet, ne fut malheureusement pas le seul. Un spectateur fut tué par une roue amovible qui se détacha en pleine vitesse de la voiture d'un concurrent. On se souvient qu'un accident semblable s'était déjà produit il y a quelques années.

LA VIE AU GRAND AIR

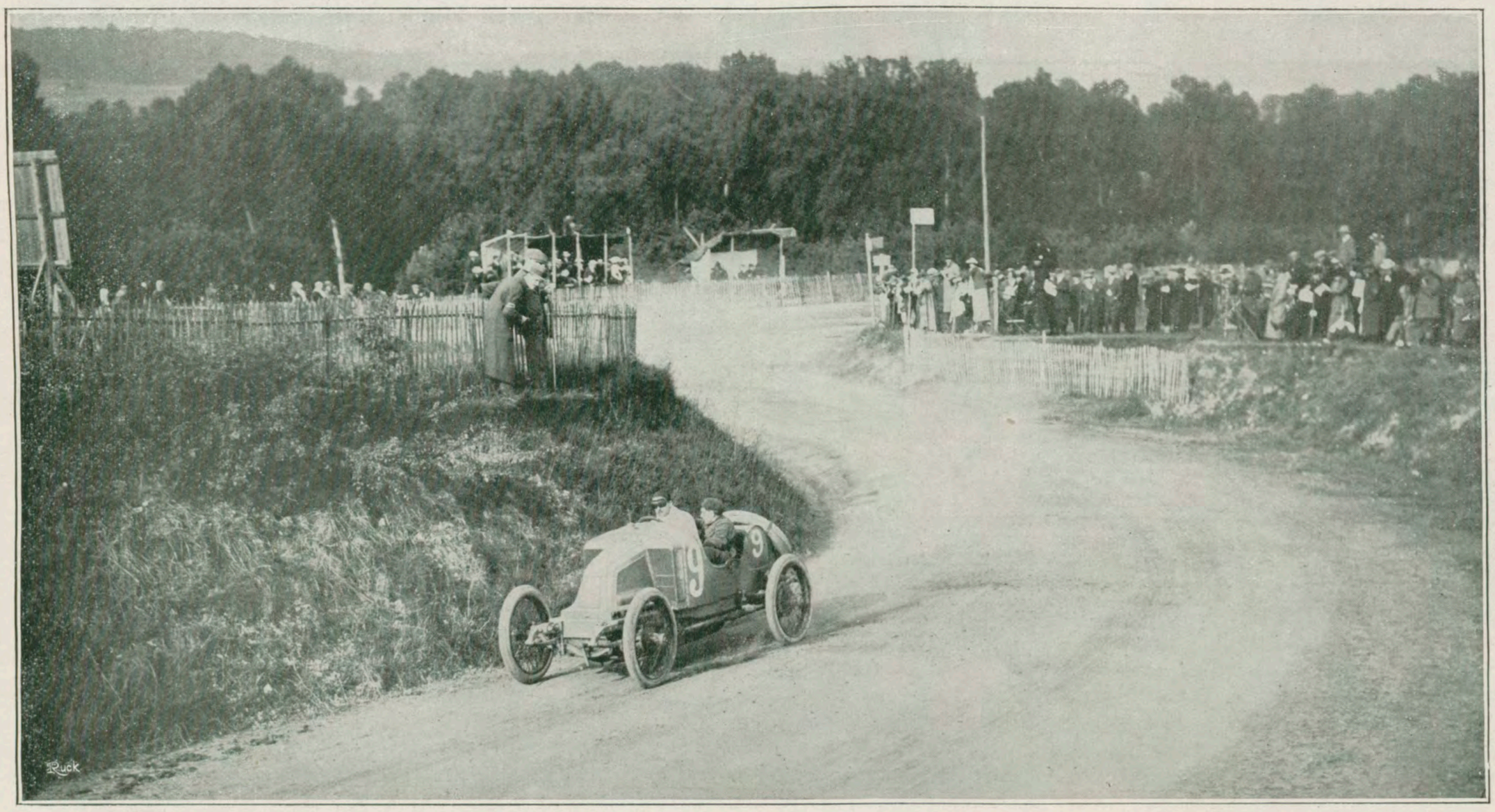
L'ACCIDENT DE COLLINET



LA VOITURE APRÈS L'ACCIDENT

C'est entre Douvrant et Le Hamel que l'accident s'est produit, l'embardée fut si brusque que Collinet et son mécanicien Bassagnano furent projetés en sens opposé de leur marche. Notre photographie de droite a été prise au moment où l'on transporte le cadavre du malheureux Bassagnano. Collinet n'est que superficiellement blessé.

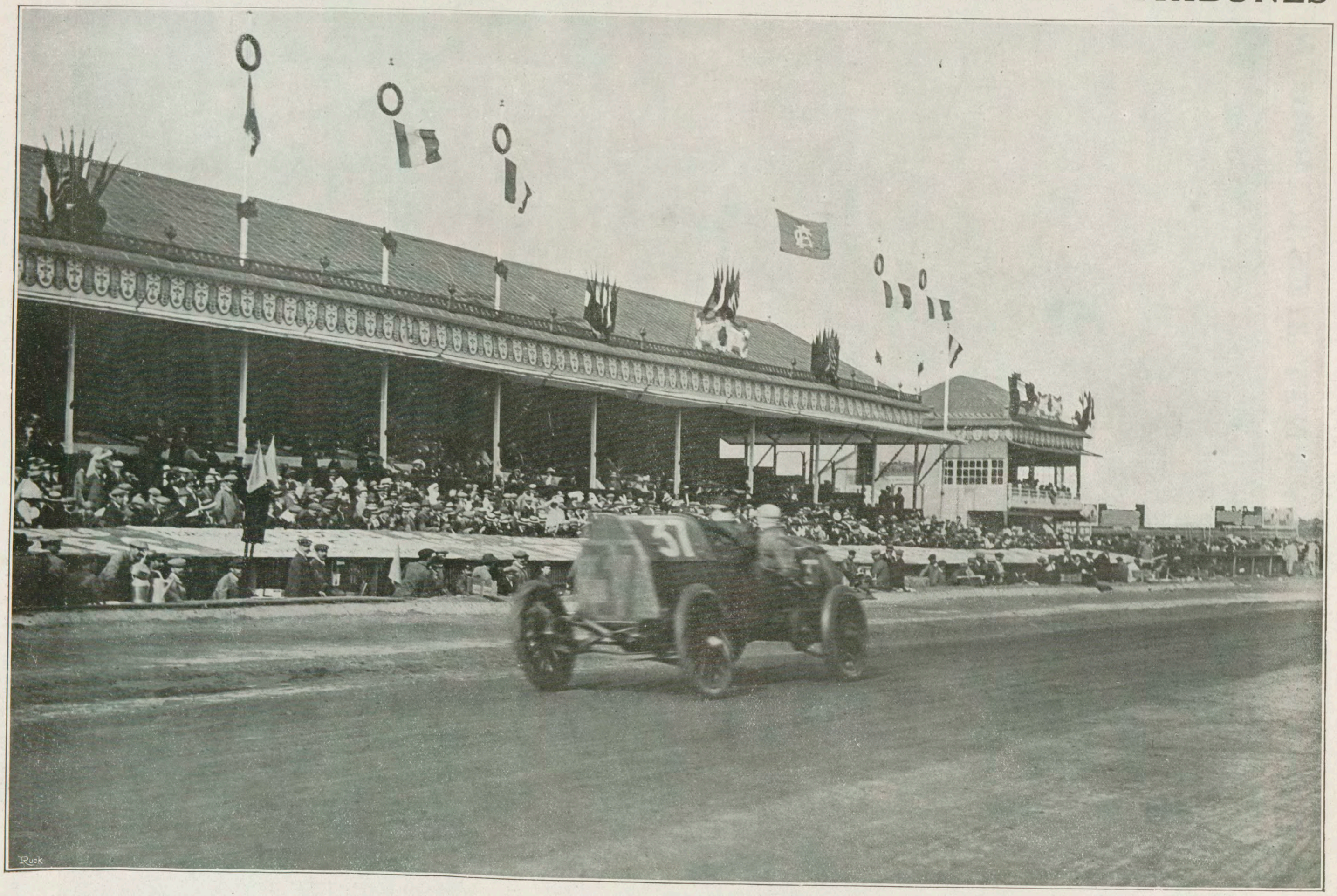
LES SCHNEIDER AU CIRCUIT



CHAMPOISEAU A LONDINIÈRES

Pour leurs débuts les voitures Schneider firent merveille; déjà, dans le tour de France, elles s'étaient classées au premier rang. A Dieppe, Croquet termina les 10 tours, en 8 h. 37 m., se classant devant des voitures beaucoup plus puissantes que sa Schneider.

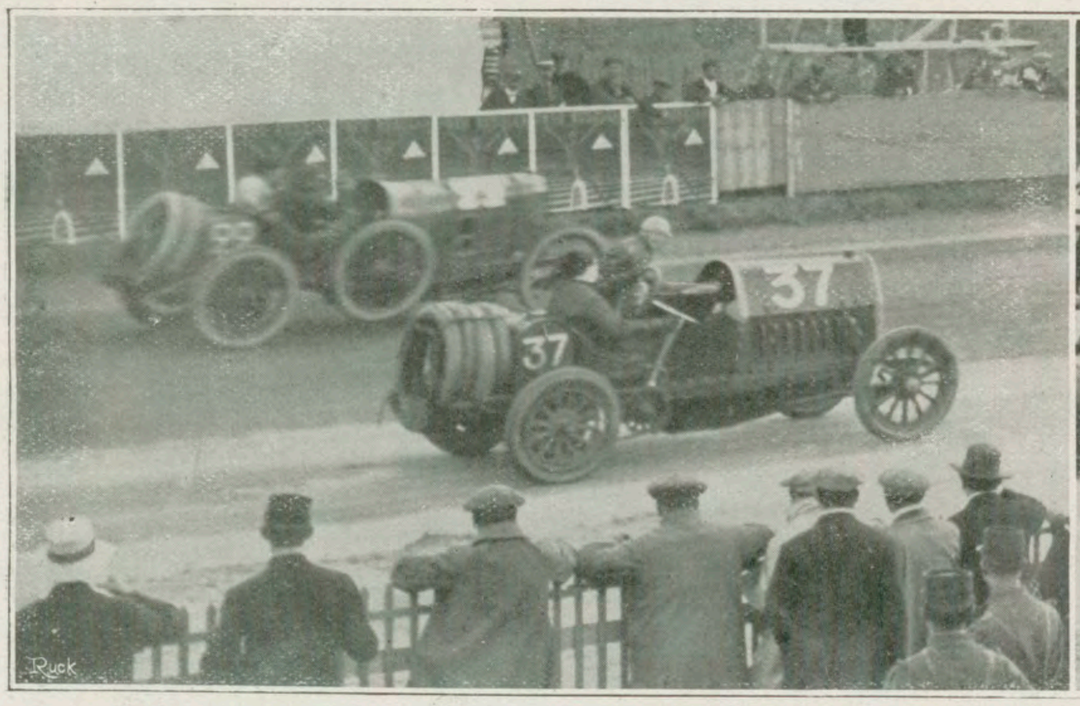
BRUCE BROWN PASSE EN TROMBE DEVANT LES TRIBUNES

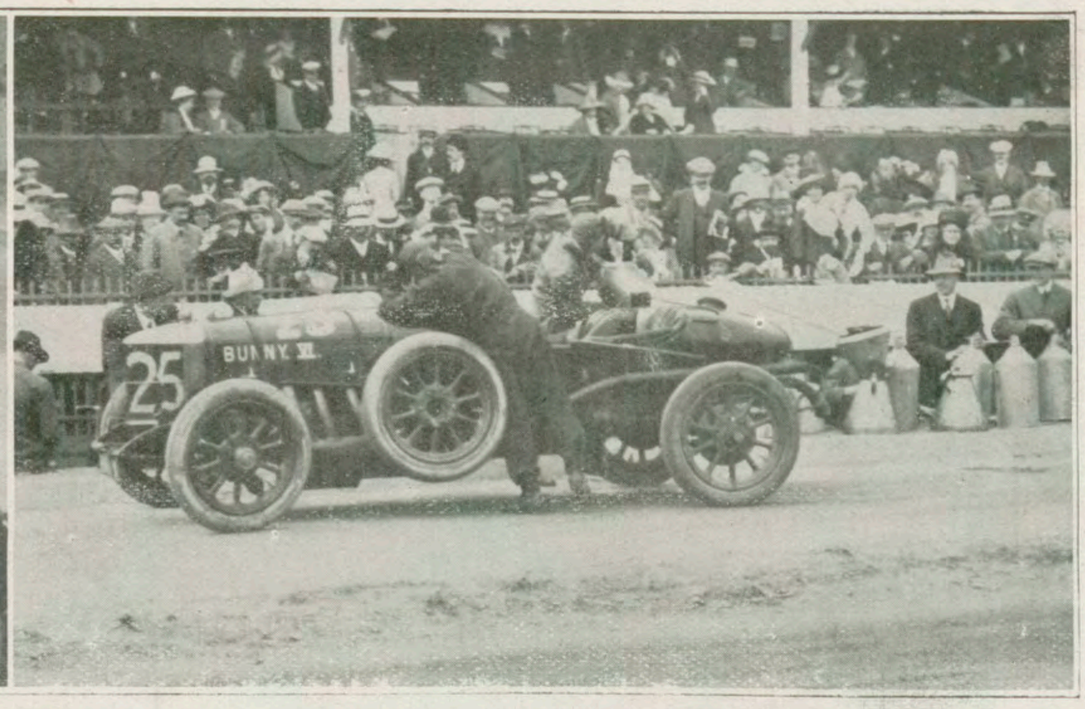


A PLUS DE 140 A L'HEURE !

Bruce Brown, le merveilleux conducteur américain, l'homme au masque comme on l'appelait aux tribunes, a fait une terrible course en avant, le premier jour. C'est la première fois qu'on le voyait en France et beaucoup de sportsmen trouvèrent une grande analogie entre lui et Lancia, le bouillant italien qui animait toujours autrefois les courses d'automobiles, par sa furia et son intrépidité. Si Bruce Brown n'avait pas été talonné de si près par Boillot, il est probable qu'il n'aurait pas atteint une si forte moyenne le premier jour. (*Roues Rudge-Whitworth*).

LES ARRÊTS DEVANT LES TRIBUNES



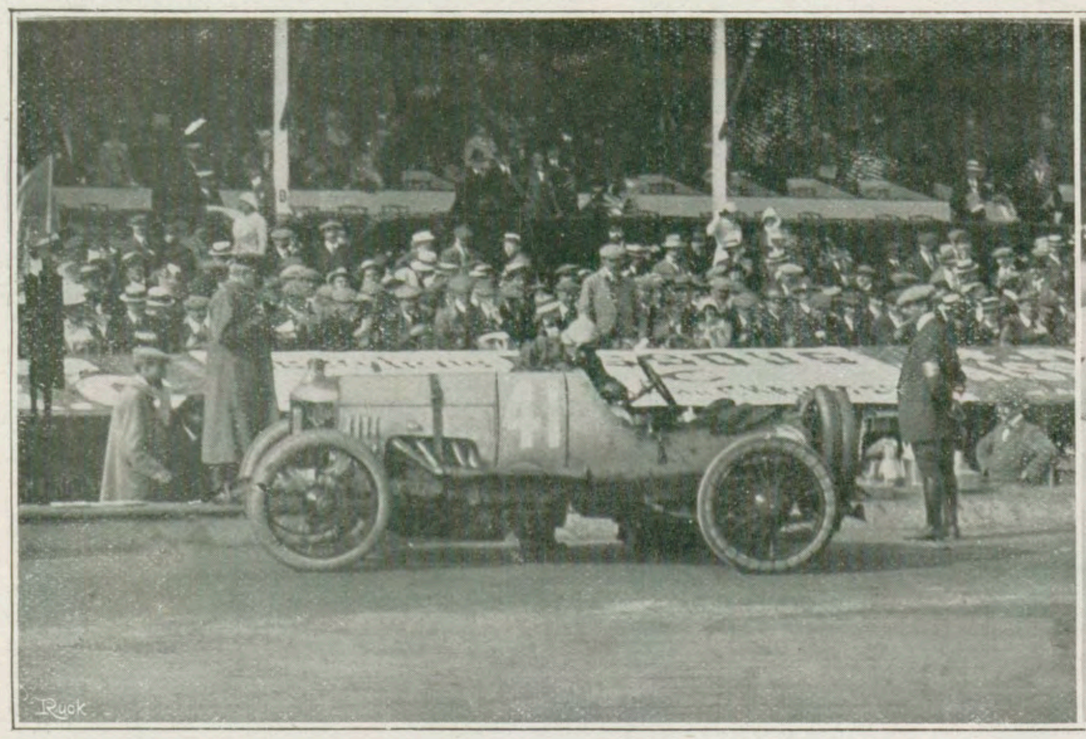


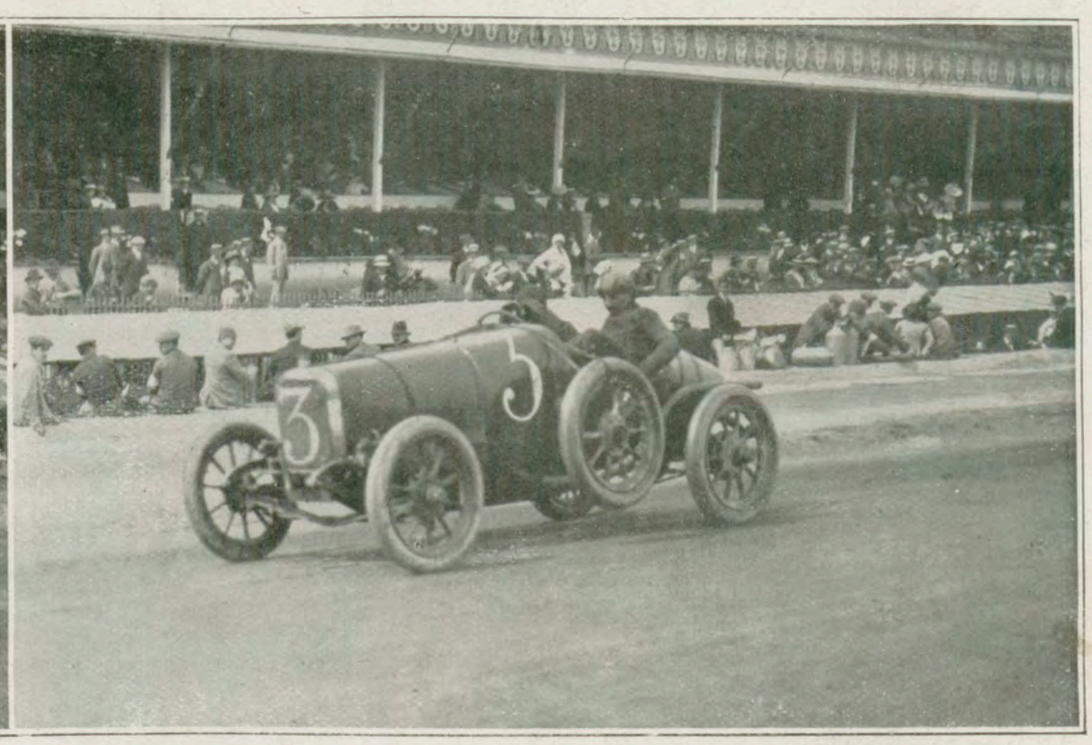
BRUCE BROWN

C'est pendant que l'Américain ravitaillait que l'on vit Boillot le passer au cinquième tour.

HERBERT

Le conducteur de la Singer s'occupe activement afin de repartir aussitôt et de ne pas perdre son rang.



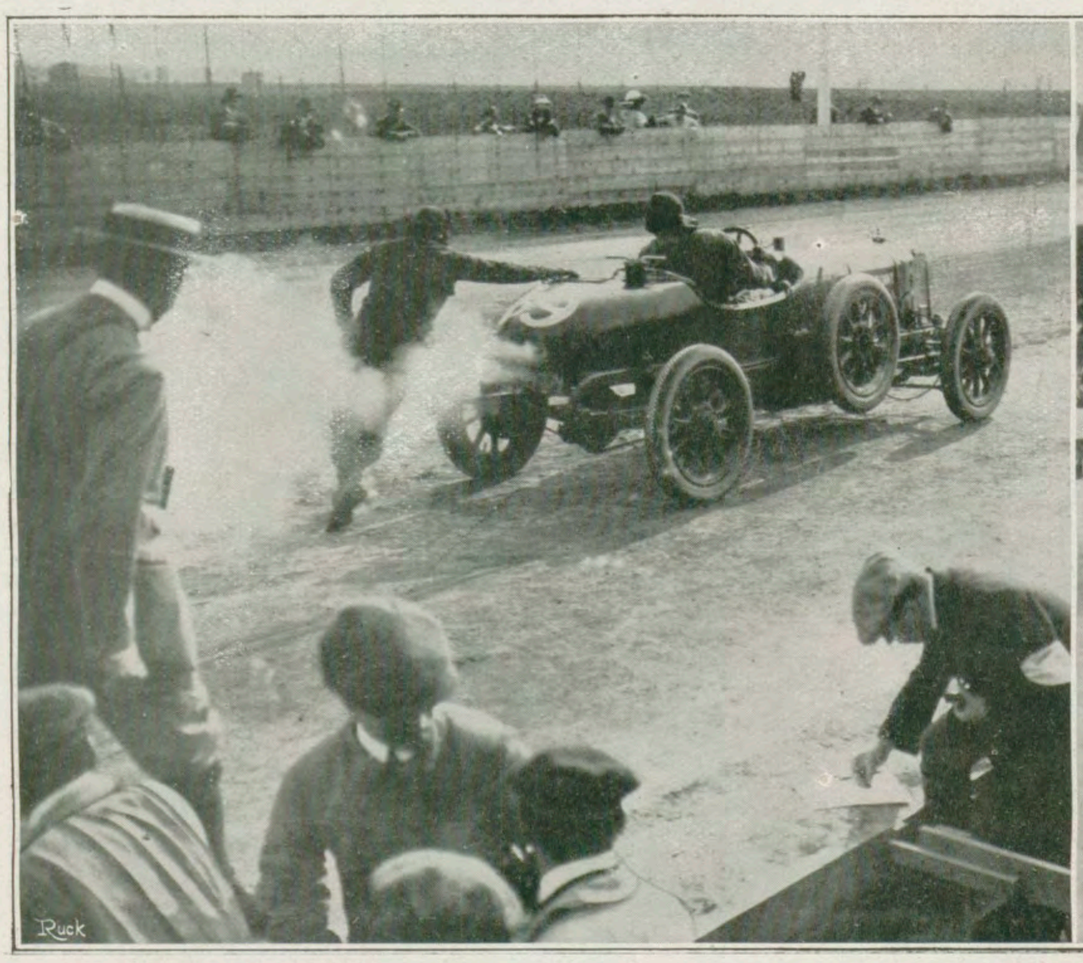


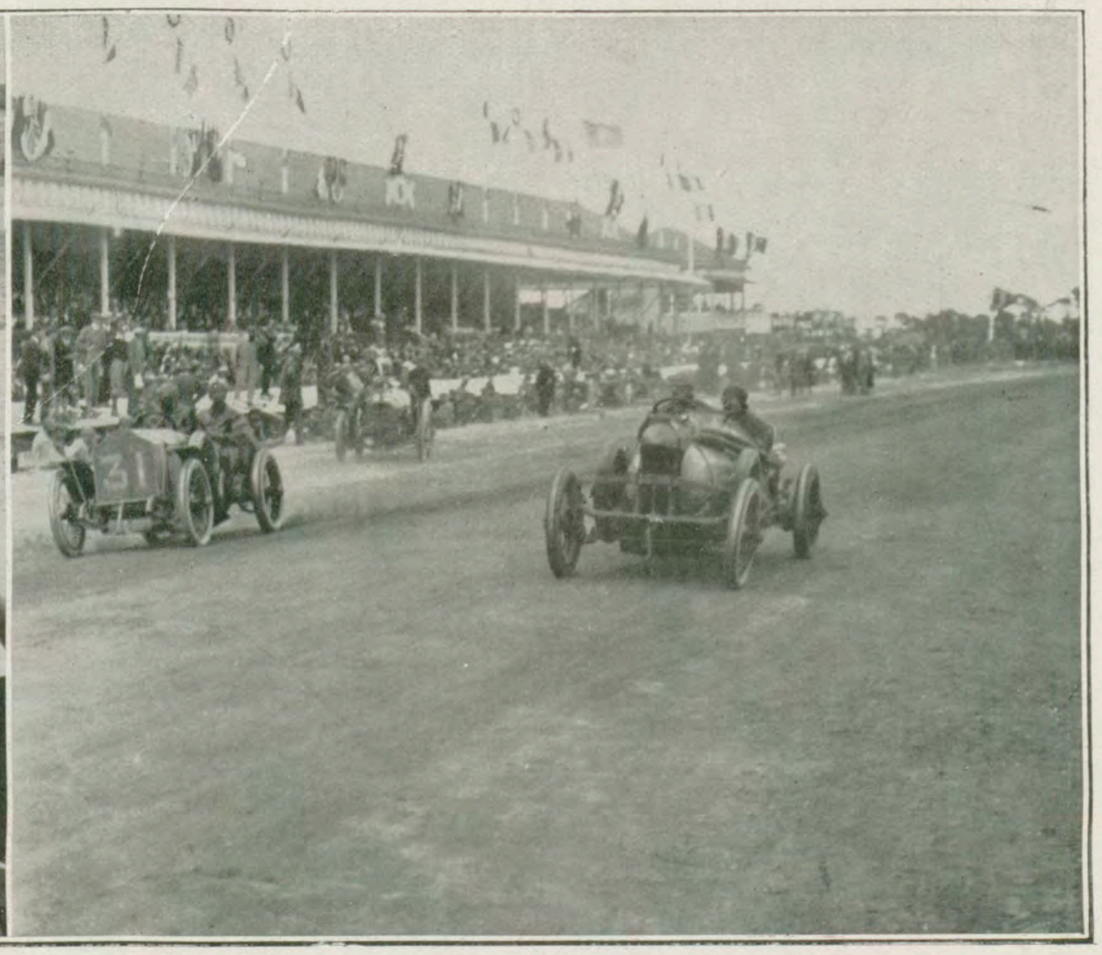
GABRIEL

Gabriel, l'excellent conducteur de la voiture Côte, se ravitaille au second tour. (*Roues Rudge-Whitworth, pneus Continental*).

RIGAL

Rigal ne perd jamais de temps aux arrêts, il a vite fait de remplir ses réservoirs et de reprendre la lutte. (*Magnéto Bosch*).





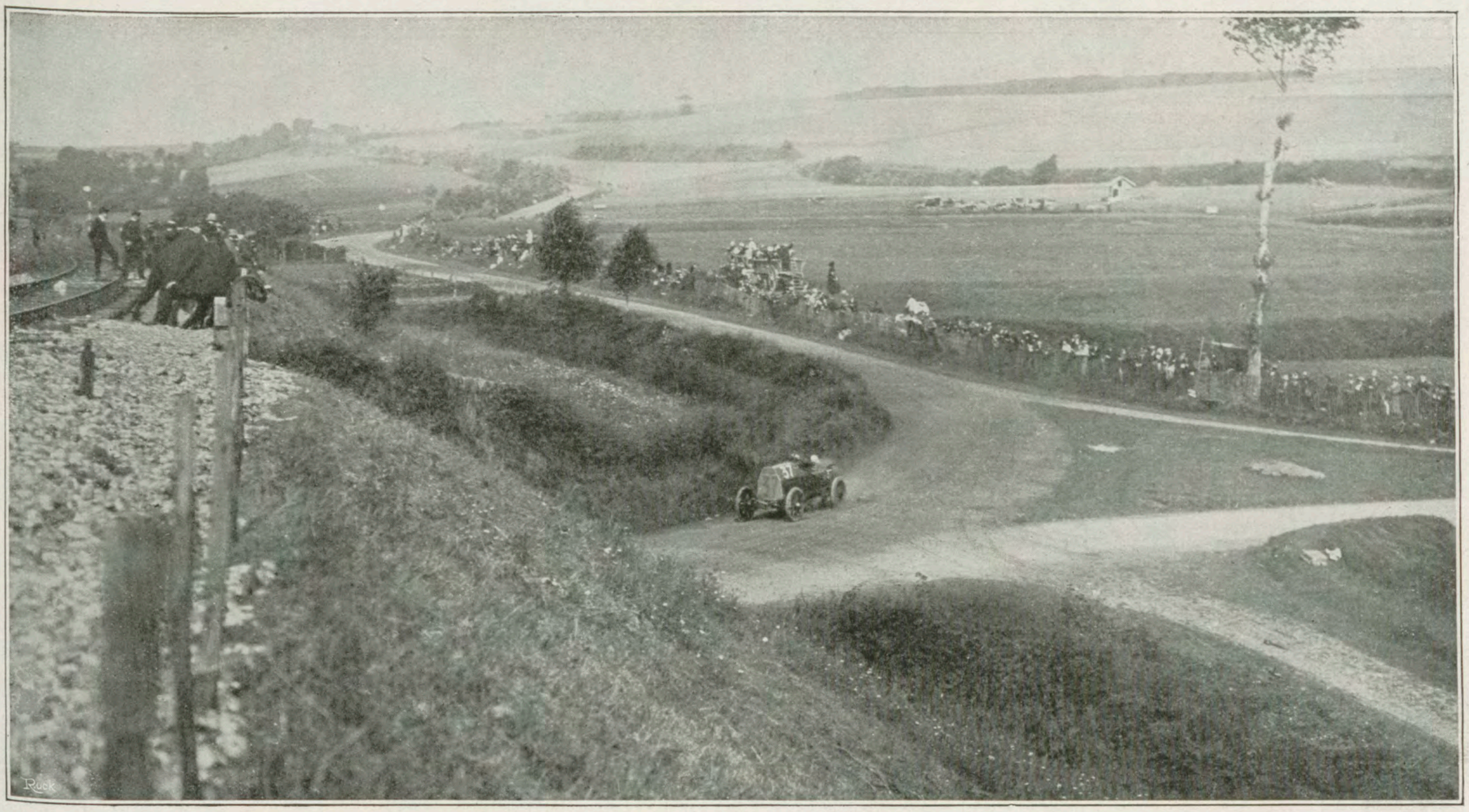
VALENTINE

Le mécanicien de Valentine, conducteur d'une Singer, n'attend pas que la voiture soit arrêtée pour sauter à terre.

HANRIOT S'EN VA

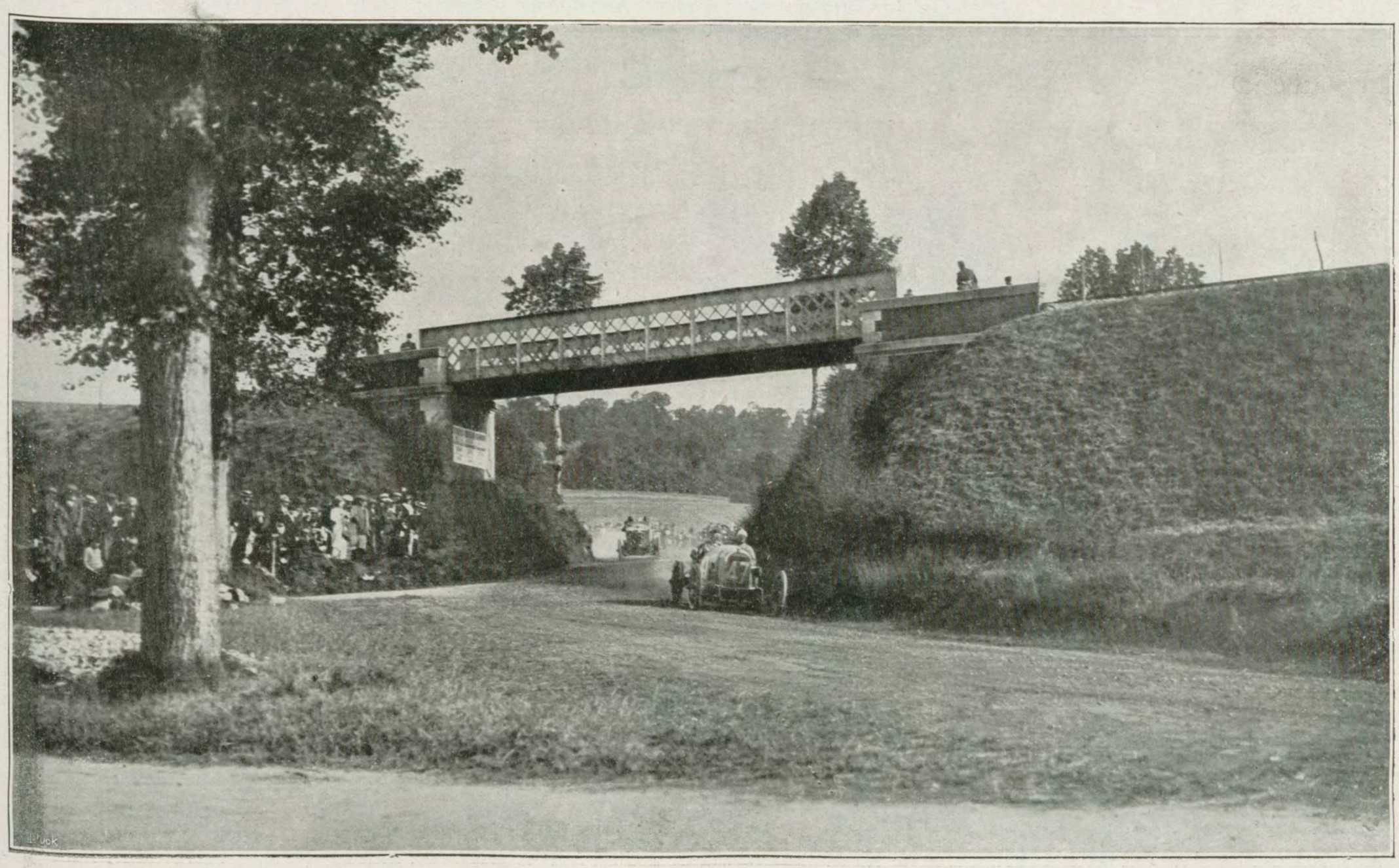
Hanriot, ayant fait le plein de sa Lorraine-Dietrich, s'en va au moment où Sizaire passe. Il se classa brillament le mardi.

AU PONT D'ANCOURT



BRUCE BROWN DANS LE VIRAGE

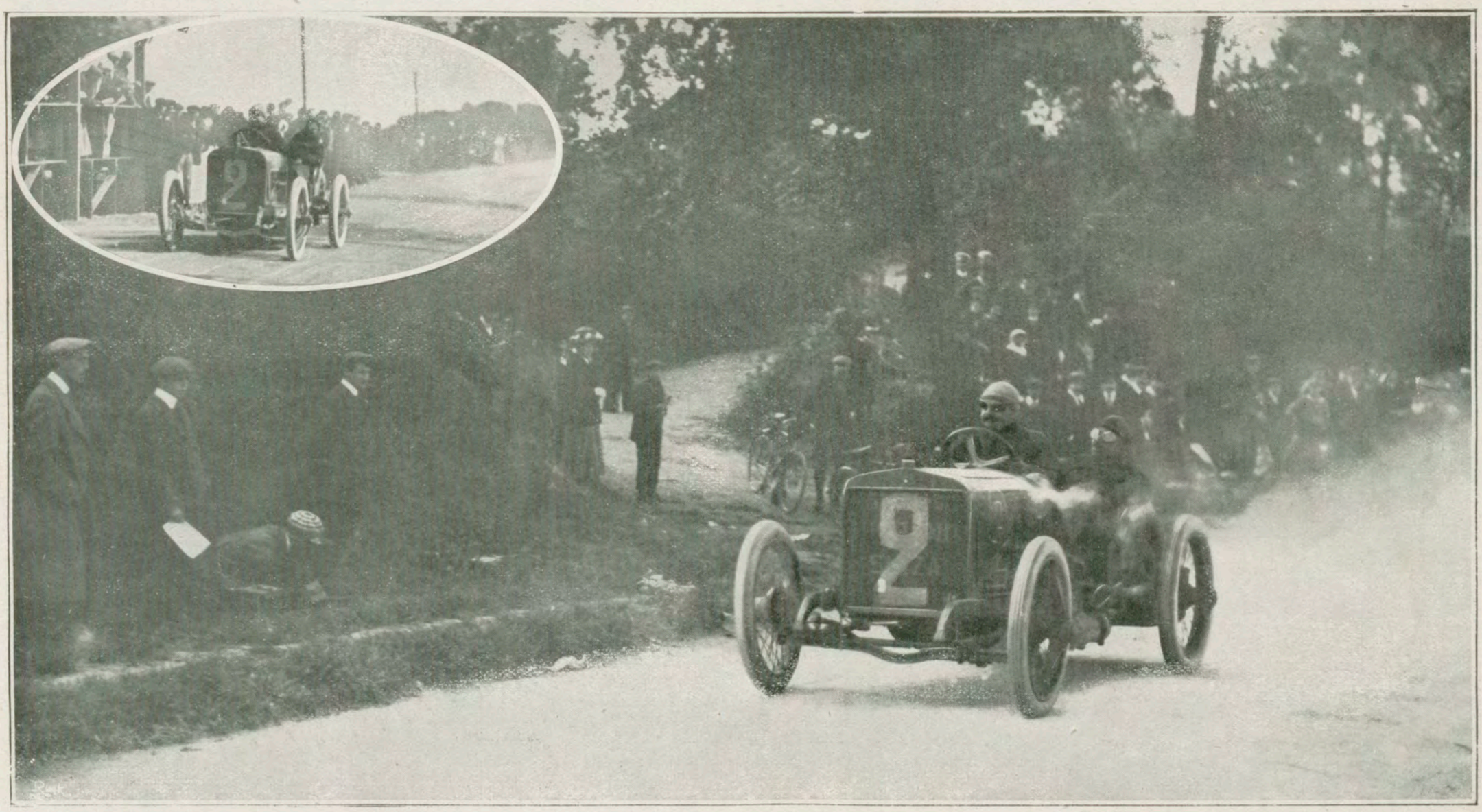
La descente sur Ancourt était un des endroits dangereux du Circuit. Les concurrents devaient faire attention à ne pas prendre trop vite les lacets et le virage en S de cette descente. Bruce Brown semble s'en méfier fort peu.



THOMAS AU PONT D'ANCOURT

Thomas a, comme toujours, fourni une bonne course, accomplissant régulièrement ses tours ; il fut arrêté après le septième. — Notre photograhie a été prise au moment où il reprend sa vitesse après avoir ralenti dans la descente. Un concurrent le suit de près.

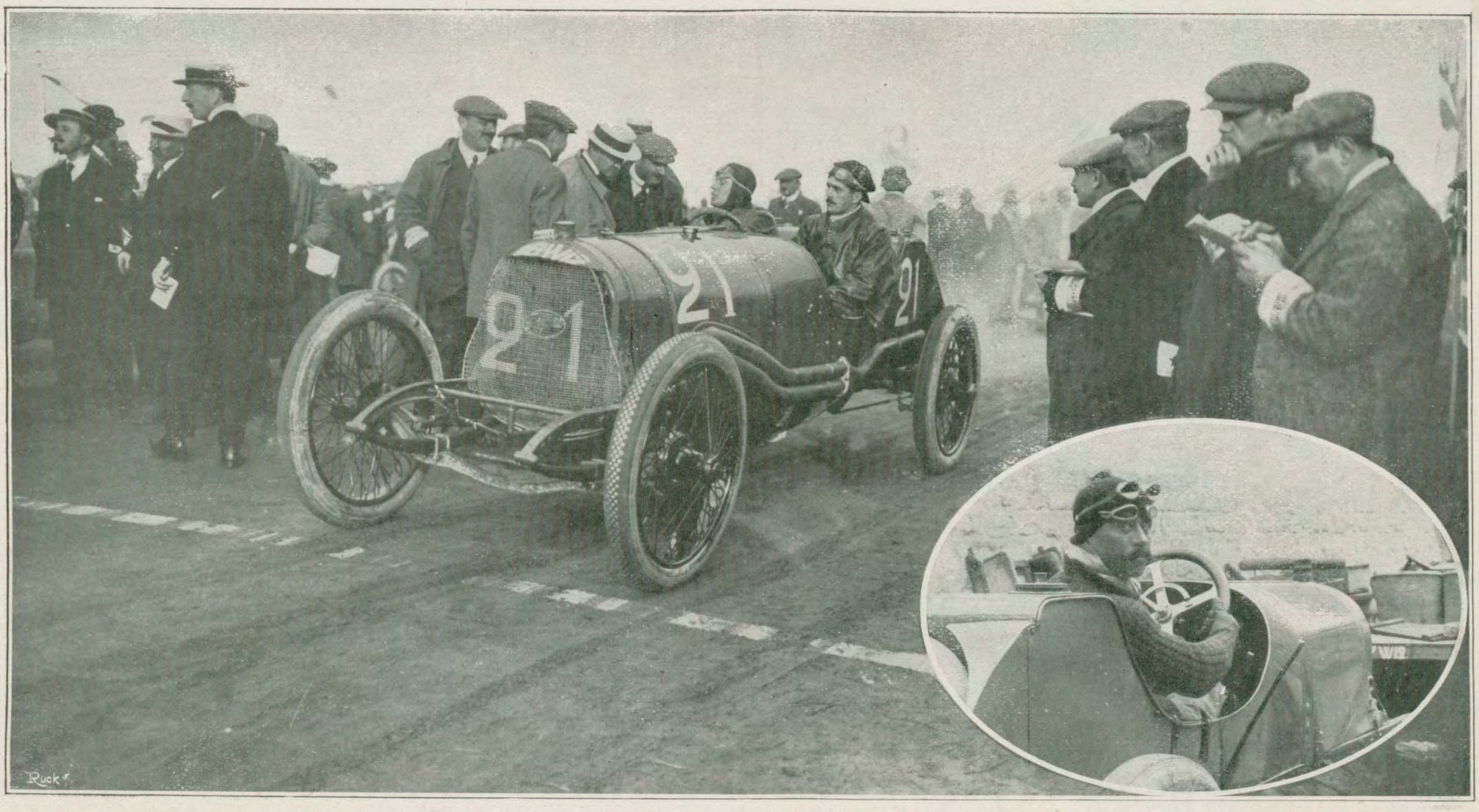
LES HISPANO-SUIZA EN 1910



ZUCCARELLI, GAGNE LA COUPE DES VOITURETTES A BOULOGNE

Zuccarelli, avec son Hispano-Suiza, type Alphonse XIII s'adjugea en 1910 le Circuit de Boulogne, couvrant les 454 kil. 500 en 5 h. 40 m. 30 s. Temps qui n'a jamais été battu depuis. — On devait revoir les Hispano-Suiza cette année à Dieppe ; l'ingénieur Birkigt avait réussi à établir un moteur de 85×132 donnant 105 HP ! malheureusement les voitures furent prêtes trop tard.

LES GRÉGOIRE A DIEPPE



RENAUX AU DEPART

La marque Grégoire, pour disputer le Grand Prix de Dieppe, avait mis en ligne ses modèles de l'an dernier avec deux vitesses en plus. Romano se classa en bonne place dans la Coupe de « l'Auto » ainsi que Renaux l'habile homme-volant. En médaillon, de Marne, l'excellent conducteur de Grégoire.